SOCIALINĖS SĄLYGOS IR TEISĖS VIEŠOJO TRANSPORTO SEKTORIUJE

Instrumentai **profesinių sąjungų atstovams**, skirti reguliuoti **viešąjį transportą** ir valdyti rinkos pokyčius

MIESTO VIEŠOJO TRANSPORTO PROFESINIŲ SĄJUNGŲ AKTYVISTŲ MOKYMO PROGRAMA

MOKOMOJI MEDŽIAGA TRIMS UŽSIĖMIMAMS

parengė Volker Röske

LITHUANIAN

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

PARTNERS

CGT TRANSPORT, FRANCE

VER.DI, GERMANY

FEDERATION OF TRANSPORT WORKERS' UNIONS (KSZOSZ), HUNGARY

TRANSPORT WORKERS' FEDERATION, LITHUANIA

METRO WORKERS' UNION (USLM), ROMANIA

UNITE THE UNION, UNITED KINGDOM

projektą finansuoja Europos Sąjunga

TURINYS

1. ES vietos viešojo transporto rinkos ypatybės ..... p. 5

Viešojo transporto reikšmė tvarioje visuomenėje / SVPSĮ (Su viešąją paslauga susijusių įsipareigojimų reglamentas, angl. PSO) – naujas Europos viešojo transporto reglamentas / ETF SCRIPT projektas / Truputis statistikos / Aktyvus mokymasis grupėse

2. Susirinkimas – koks jo tikslas? ..... p. 11

Edita susitinka su Jonu / Britų eksperimentas / Darbotvarkės rengimas

3. 1 susirinkimas: SVPSĮ reglamentas - instrumentas profesinėms sąjungoms? p.15

Ką reguliuoja SVPSĮ reglamentas? / Trys viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo rūšys / Trys tiesioginių sutarčių sudarymo rūšys / Darbuotojų apsaugos bei socialinių ir kokybės standartų užtikrinimas konkurso metu / Pereinamasis laikotarpis

4. 2 susirinkimas: Nacionalinė ataskaita – informacija apie nacionalinę viešojo transporto struktūrą ir rinką ..... p. 23

5. 3 susirinkimas: Socialinės apsaugos užtikrinimo veiksmų planas ..... p. 28

Aktyvus požiūris ir nauji žaidėjai / 1 žingsnis: SSGG analizė / 2 žingsnis: SVPSĮ reglamento nauda / 3 žingsnis: Kalendorinis planas ir veikėjai / 4 žingsnis: Veiksmų planas

PRIEDAS (tik anglų kalba) ..... p. 37

- Nacionalinės ataskaitos apie miesto viešojo transporto sistemas įvairiose ES šalyse bei šalyse kandidatėse ..... p. 1
- Tarptautinių kompanijų, veikiančių miesto viešojo transporto sektoriuje, apžvalga ..... p. 24
- Europos darbo tarybos (EWC) ..... p. 26

1. ES VIETOS VIEŠOJO TRANSPORTO RINKOS YPATYBĖS

Viešojo transporto reikšmė tvarioje visuomenėje

Viešojo transporto naudojimas yra svarbus rodiklis, atspindintis mūsų visuomenės judrumo galimybes ir transporto sistemos tvarumą. Viešasis transportas mažiau teršia aplinką ir jis gali tapti alternatyva individualiam asmeninėms transporto priemonėms. 2006 metais Europos Sąjungos viešojo transporto dalis bendroje keleivių vežimo apyvartoje sudarė 15,7%[1].

1995 - 2006 metais ES-27 šalyse viešojo transporto rinkos dalis, lyginant su bendrais keleivių transporto rodikliais, truputį padidėjo (apie 1%), o absoliutus vietos viešojo transporto (autobusų, tramvajų ir metro) keleivių skaičius per tą patį laikotarpį išaugo beveik 2%.

Nepaisant to, kad dauguma žmonių (72,7%) kelionei renkasi privačius lengvuosius automobilius, lyginant su vietos autobusų, tramvajų ir metro transportu, kuriam tenka tik 9,6%, ES ir daugelio valstybių narių transporto politikoje vis daugiau dėmesio yra skiriama vietos viešajam transportui. Šiandien beveik 80% Europos gyventojų gyvena miesto aplinkoje ir, tenkindami savo judrumo poreikius, jie naudojasi bendra infrastruktūra ir erdve. Taigi, vietos viešasis transportas galėtų tapti svarbiu žaidėju, užtikrinančiu piliečių gyvenimo kokybę.

Siekiant tvariu būdu sukurti palankesnes sąlygas piliečių judrumui ir sumažinti pavojingumo aplinkai poveikį, visos transporto rūšys – vaikščiojimas pėsčiomis, važiavimas dviračiais, motociklais, motorinėmis transporto priemonėmis bei bendro naudojimo viešuoju transportu – turi būti sujungtos į integruotą tvarią vietos transporto sistemą. Atsižvelgiant į šias problemas ir siekiant šio tikslo, viešasis transportas, ir ypač vietos viešasis transportas, turi pasiekti naują „patogumo, kokybės ir greičio lygmenį, tenkinantį žmonių lūkesčius“, rašoma Komisijos Europos transporto politikos Baltojoje knygoje[2].

Europos Sąjungoje niekas negalėtų paneigti didėjančios miesto viešojo transporto politikos svarbos. Tačiau, antra vertus, mes matome, kad trūksta nuoseklumo tarp politinių tikslų ir faktinės vietos viešojo transporto situacijos ES valstybėse narėse. Bendra vietos viešojo transporto apyvarta 2008 m. buvo beveik 60 milijardų eurų. Šiame sektoriuje buvo apie 882.000 darbuotojų[3]. Ir visose šalyse pastebimas vienas bendras bruožas: vietos viešajam transportui reikalingos valstybės biudžeto kompensacijos. Kitaip tariant, vietos viešajam transportui neužtenka pinigų, gaunamų už pravažiavimo bilietus, ypač tais atvejais, kai siekiama politinio tikslo suteikti viešojo transporto paslaugas už priimtiną kainą. Tačiau jau dabar galime galvoti, kad ribotiems valstybės biudžetams bus vis sunkiau finansuoti vietos viešąjį transportą.

Atsakomybė už vietos viešąjį transportą daugiausia tenka vietos politinius sprendimus priimantiems asmenims ir vietos kompetentingoms institucijoms. Tai paaiškina, kodėl vietos viešasis transportas įvairiose ES šalyse yra skirtingas. Ir netgi skirtinguose miestuose jis yra kitoks, priklausomai nuo šalies įstatymų bei tradicijų. Europoje yra didelė vietos transporto struktūros ir organizacinių modelių įvai-

1 palyginkite šiuos duomenis: Eurostat (Ed.): Transporto panorama 2009 m., 14 + 101 psl.;
2 palyginkite: Europos transporto politika 2010 m.: laikas spręsti, Briuselis, COM (2001) 370 galutinis, 85ff psl., 2011 pakoreguotas ir atnaujintas kitoje Baltojoje knygoje, COM(2011) 144 galutinis
3 žr. šios mokomosios programos 1 lentelę „Vietos transporto rinka“, duomenys paimti 2011 03 13 iš VSS ir t_tran_hv lentelių Eurostat pagrindiniame puslapyje http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/

rovė: pirmiausia skiriasi finansavimo sistema, nuosavybės forma ir vietos transporto operatorių struktūra, santykių tarp kompetentingų institucijų ir operatorių pobūdis bei konkurenciniai mechanizmai, kurie yra esamos sutarčių normatyvinio reguliavimo sistemos vietos transporto rinkoje dalis.

SVPSĮ – naujas Europos viešojo transporto reglamentas

2009 m. gruodžio 3 d. įsigaliojo naujasis viešojo keleivių transporto reglamentas: „2007 m. spalio 23 d. Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 Dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų, kuris panaikina Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70“. Nuo šios datos šis Reglamentas galioja visose valstybėse narėse ir yra privalomas visuose sektoriuose.

Pagrindinis šio naujojo Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 (toliau vadinamo **SVPSĮ reglamentu**) tikslas, nurodytas SVPSĮ reglamento preambulėje, yra „užtikrinti saugias, veiksmingas, kokybiškas keleivinio transporto paslaugas **reguliuojant konkurenciją** (pabrėžė autorius), taip užtikrinant keleivinio transporto viešųjų paslaugų skaidrumą ir teikimą, atsižvelgiant į socialinius, aplinkosaugos ir regionų vystymosi veiksnius.[4]

SVPSĮ reglamento tikslas yra nustatyti, kaip kompetentingos institucijos gali veikti konkursų proceso metu, siekdamos užtikrinti, kad vietos viešasis transportas teiktų bendrus ekonominius interesus tenkinančias paslaugas. Taip pat šiame reglamente nustatomos sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus ar sudarydamos sutartis dėl jų, kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas ir (arba) suteikia išimtines teises už tai, kad jie vykdo viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

Tai – viena medalio pusė. Kita vertus, vietos viešojo transporto paslaugas teikia žmonės. ES valstybėse narėse daugiau kaip 880.000 žmonių dirba vairuotojais, atlieka techninę priežiūrą ar dirba administracijoje. Jiems tenka patirti įvairią, dažniausiai neigiamą, matomų vietos transporto reguliavimo ir rinkos transformavimo pokyčių, atsirandančių reguliuojant konkurenciją, įtaką, pvz., darbuotojų skaičiaus, atlyginimų mažinimas, savivaldybės įmonių privatizavimas, prarastos darbo vietos garantijos pasikeitus operatoriams ar įmonės nuosavybės formai arba bent jau darbo sąlygų pasikeitimas.

Reguliuojamoje vietos viešojo transporto rinkoje konkurencingos rinkos sąlygos darys didelę įtaką socialinėms ir darbo sąlygoms. Profesinės sąjungos ir darbo tarybos turi dirbti su darbdaviais, siekdamos gerinti darbo sąlygas ir socialinių sąlygų straipsnių pagalba sumažinti nepalankų konkurencijos poveikį vietos viešojo transporto rinkai. Taip pat jos turi išmokti elgtis su nauju vietos viešojo transporto rinkos žaidėju, kompetentinga institucija, kaip vienu pagrindinių veikėjų SVPSĮ reguliuojamame viešųjų paslaugų sutarčių pasirašymo procese. Kiti veikėjai yra gerai pažįstami profesinių sąjungų ir darbuotojų atstovams: privatūs arba savivaldybės vietos viešojo transporto operatoriai. Dauguma jų veikia vietose, bet taip pat yra privatūs operatoriai, veikiantys nacionaliniu ar tarptautiniu mastu.

Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) SCRIPT projektas

2011 metais ETF parengė projektą profesinėms sąjungoms, vienijančioms miesto viešojo transporto darbuotojus, kuriame ypatingas dėmesys yra skiriamas naujosioms valstybėms narėms bei šalims kandidatėms. Projekto tikslas buvo padėti numatyti pokyčius miesto viešojo transporto rinkoje, atsižvelgiant

4 žr. Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 preambulės 4punktą.

į naująjį SVPSĮ reglamentą ir geriau susipažįstant su pagrindiniais rinkos dalyviais – didelėmis daugianacionalinėmis bendrovėmis.

Projekto siekia informuoti apie turimas priemones, tinkamas paveikti politinius sprendimus, o po to, kai sprendimai yra priimti – daryti įtaką viešųjų paslaugų pirkimo sutarčių turiniui, pasinaudojant naujojo reglamento teikiamomis galimybėmis. Profesinių sąjungų atstovas turi išmokti atsakyti į daugybę klausimų šioje politikos formavimo srityje, pvz., kaip politiniame lygmenyje įsikišti priimant principinį sprendimą dėl viešojo transporto organizavimo? Kokios yra SVPSĮ reglamento suteikiamos galimybės užtikrinti darbo vietos garantiją keičiantis operatoriui? Kokie galėtų būti numatyti socialiniai ir kokybės kriterijai, kokio lygio standartus reikia užtikrinti?

Taip pat buvo keliamas tikslas organizuoti įvairių šalių profesinių sąjungų keitimąsi patirtimi apie tai,
- kaip paveikti politinių sprendimų priėmimo lygmenį;
- kaip pokyčių viešojo transporto rinkoje metu užtikrinti, kad darbuotojai ir profesinės sąjungos neliktų nuošalyje;
- kokie yra turimi ištekliai ir kokią strategiją reikia formuoti?

Tai apima gebėjimą analizuoti konkurencingą rinką ir jos sąlygas bei galimus būsimus pokyčius vietos viešojo transporto rinkoje, suformuojant pagrindą profesinių sąjungų strategijai šiame sektoriuje.

SCRIPT projekto dalyviai buvo iš 12 naujų valstybių narių ir valstybių kandidačių:
Bulgarijos, Kroatijos, Kipro, Čekijos Respublikos, Estijos, Vengrijos, Maltos, Latvijos, Lietuvos, Lenkijos, Rumunijos ir Slovėnijos.

Ši mokymo programa buvo parengta SCRIPT projekto metu5. Ji padės profesinėms sąjungoms ir jų nariams bei darbuotojų atstovams valdyti pokyčius ir iššūkius būsimoje miesto viešojo transporto rinkoje su reguliuojama konkurencija.

Truputis statistikos

Europos Sąjungos miesto viešojo transporto rinką galima apibūdinti atsakius į šiuos klausimus:

- Kokia yra šio sektoriaus apyvarta?
- Kiek įmonių yra sektoriuje?
- Kiek darbuotojų dirba sektoriuje?

5 Dėkojame Alain Sutor, CGT (Prancūzija), Martin Mayer, unite (J.K.), Stefan Heimlich, ver.di (Vokietija) ir Sabine Trier (ETF) už naudingas diskusijas ir jų indėlį įgyvendinant SCRIPT projektą bei trijų seminarų dalyviams už jų susidomėjimą.

1 lentelė: ES vietos transporto rinka (vietos sausumos transportas, išskyrus taksi, 2008)

1 LENTELĖ: ES VIETOS TRANSPORTO RINKA (VIETOS SAUSUMOS TRANSPORTAS, IŠSKYRUS TAKSI, 2008)

	Darbuotojų skaičius	Įmonių skaičius	Apyvarta
ES 27 - Europos Sąjunga (27 šalys)	**882.200**	**14.717**	**59.874,0**
BG - Bulgarija	16.362	703	210,7
CZ - Čekijos Respublika#	15.000	:	:
EE - Estija	2.420	17	25,7
CY - Kipras	979	173	40,7
LV - Latvija	10.425	133	155,5
LT - Lietuva	11.438	431	225,5
HU - Vengrija	28.270	75	693,6
PL - Lenkija	47.476	897	1.401,3
RO - Rumunija+	46.872	2.119	554,4
SI - Slovėnija	1.031	17	39,6
HR - Kroatija	2.931	44	47,7
MT - Malta*	1.050	1	18,0
Viso: SCRIPT projekto valstybės narės	**184.254**	**4.610**	**3.412,7**

+ nepatikimi duomenys; *viešojo transporto asociacijos (ATP) duomenys, įskaitant savarankiškai dirbančius asmenis (šaltinis: SCRIPT);
# apytikris SCRIPT skaičiavimas; : duomenų nėra;
Šaltiniai: SCRIPT Maltai ir Čekijos Respublikai; visi kiti duomenys paimti iš Eurostat 2011 03 13; palyginkite 3 išnašą

Ne visų šalių oficialūs duomenys yra pilni, todėl reikėjo pasitelkti apytikrius skaičiavimus, bet iš esmės galima sakyti, kad ES 27 vietos viešojo transporto rinkos

- apyvarta yra apie 60 mlrd. eurų,
- kurią sukuria 14.700 įmonių,
- turinčių apie 882.000 darbuotojų.

Šie skaičiai pateikia bendrą vaizdą apie tai, kas yra vadinama „ES vietos viešojo transporto rinka“. Tačiau šie statistiniai duomenys yra mažai susiję su realia sektoriaus padėtimi kiekvienoje ES valstybėje narėje.

Įvairiose šalyse rinkos charakteristikos yra gana skirtingos. Pvz., žiūrint į viešojo transporto dalį bendroje keleivių apyvartoje 2007 m.[6], pirmose vietose yra Vengrija (38%), Bulgarija (29%) ir Slovakija (28%), o Lietuva (mažiau 10%), Didžioji Britanija (13%) ir Nyderlandai (13%) yra sąrašo pabaigoje. Arba Estijoje – autobusams ir tramvajams tenka nemaža dalis vietos transporto sistemoje (23%), tačiau geležinkelio transportas sudaro tik 2%.

6 palyginkite: Eurostat (Ed.): Transporto panorama 2009 m.

Panašūs skirtumai matomi ir lyginant dvylikos SCRIPT projekte dalyvavusių šalių (Bulgarija, Kroatija, Kipras, Čekijos Respublika, Estija, Vengrija, Malta, Latvija, Lietuva, Lenkija, Rumunija ir Slovėnija) situaciją. Jos kartu sudaro santykinai nedidelę apyvartos, įmonių skaičiaus ir darbuotojų dalį (žr. 2 lentelę: rinkos dalys).

2 LENTELĖ: MIESTO VIEŠOJO TRANSPORTO PASLAUGŲ RINKOS DALIS SCRIPT PROJEKTE DALYVAUJANČIOSE ŠALYSE

Vietos viešojo transporto rinka	Apyvarta	Įmonių skaičius	Dirbančiųjų skaičius
Kitos ES valstybės narės	95%	76%	83%
Šalys, dalyvaujančios SCRIPT projekte	**5%**	**24%**	**17%**

Tačiau nepamirškite: patys duomenys nedaug pasako apie faktinę SCRIPT projekte dalyvaujančių šalių vietos viešojo transporto situaciją. Pažvelgus į 1 lentelėje pateiktus statistinius duomenis apie SCRIPT projekte dalyvaujančias šalis, galima būtų tik spėlioti, kaip šios šalys lyginasi tarpusavyje.

Tas pats gali atsitikti su interneto apžvalgoje pateiktais duomenimis apie tarptautines kompanijas (žr. 3 lentelę: tarptautinės kompanijos, veikiančios SCRIPT projekte dalyvaujančiose šalyse), kurie rodo, kad iš 184.000 SCRIPT projekte dalyvaujančių šalių darbuotojų tik apie 7.300 (4%) dirba tarptautinėse kompanijose.

Būtų neteisinga manyti, kad tarptautinės kompanijos nevaidina jokio vaidmens naujųjų ES valstybių narių vietos viešojo transporto rinkoje. Jei pažiūrėsite į Slovėniją ar Maltą, pamatysite, kad šiose šalyse tarptautinės kompanijos užima labai svarbią vietą. Reikia atkreipti dėmesį į kitą dalyką: į Europos vietos viešojo transporto rinką ateina naujas tarptautinis žaidėjas, Egged Europe, kuri pradėjo finansuoti autobusų paslaugas Bulgarijoje, o keliose Lenkijos vietos viešojo transporto įmonėse turi kontrolinius akcijų paketus. Kitose SCRIPT projekte dalyvaujančiose šalyse – Kipre, Estijoje, Latvijoje, Lietuvoje ir Rumunijoje - vietos viešojo transporto rinkoje nėra žinomų tarptautinių kompanijų.

3 LENTELĖ: TARPTAUTINIŲ KOMPANIJŲ VEIKLA SCRIPT PROJEKTE DALYVAUJANČIOSE ŠALYSE

Šalis	Tarptautinė kompanija	Darbuotojų skaičius	Autobusai	Veikla vietos viešojo transporto rinkoje
Bulgarija	Egged Europe	-	140	Egged Europe yra Izraelio bendrovės Egged Taavura Ltd. 100% valdoma dukterinė įmonė, kuriai priklauso 51% Bulgarijos bendrovės TransTriumf Varnoje (Egged Bulgaria)
Kroatija	Veolia	338	133	Panturist; regioninis transportas Osijeko rajone; nuo 2011 sausio: VTV Pavlic d.o.o. Zagrebe
Čekijos Respublika	Veolia	2.217	1.351	12-oje miesto transporto tinklų
	Vengrija	400	250	Kompanijos: Bosak Bus s.r.o, Osnado spol s.r.o.

Malta	Arriva	384		Apie 200 vairuotojų Budapešte (BKV subrangovas);
Lenkija	Arriva	900	500	Pradės veiklą 2011 07 03 (Arriva Malta; planuojama apie 600 darbuotojų)
Slovėnija	Veolia	2.382	915	Dviejuose miestuose: Varšuvoje ir Tčeve
	Arriva	-	-	Tik geležinkelio rinkoje (140 darbuotojų; 20 sąstatų)
	Egged Europe	-	-	MOBILES Poland yra Egged Europe 100% valdoma dukterinė įmonė, kuri turi kontrolinius akcijų paketus 17-koje vietos transporto kompanijų
Slovinsko	Veolia	702	362	3 kompanijose: Certus, I&I, SAP

Šaltiniai: veolia.com ir arriva.com; egged.com interneto puslapiai, atsisiųsta 2011 03 10 ir 23 d.

Daugiau nei gryna statistika:
Norint geriau suprasti vietos viešojo transporto sistemą savo šalyje, pirmiausia turite žiūrėti į vietinį lygmenį ir tik vėliau – į nacionalinį. Pavyzdžiui, SCRIPT projekto dalyviai abejoja dėl įmonių skaičiaus, nes jie mano, kad kai kuriais atvejais, pvz., Kipre, Kroatijoje ar Lietuvoje, EUROSTAT duomenų bazėje yra įmonių, kurios teikia ne miesto, o tarpmiestinio keleivių pervežimo paslaugas, arba įmonių skaičius gali būti neteisingas dėl to, kad kai kurios kompanijos bankrutavo.

Aktyvus mokymasis grupėse

Kad susidarytumėte platesnį vaizdą ir geriau suprastumėte savo nacionalinę vietos viešojo transporto rinką bei jos veikimo būdą, turite atkreipti dėmesį į labiau kokybines savybes ir funkcijas. Jūs to nesužinosite vien tik iš statistikos. Reikia bendrauti su kitais žmonėmis ir dažniausiais jūsų kolegos ir bus geriausi žinovai. Arba galite bandyti gauti duomenis iš savo šalies statistikos departamento. Jei bursitės į grupes, darbą atlikti bus lengviau.

Jūs turėtumėte pasitelkti profesinės sąjungos struktūrą ir rengti profesinės sąjungos ir darbuotojų atstovų grupių susitikimus bei ieškoti būdų gauti daugiau nacionalinės bei vietinės informacijos keičiantis informacija tarp kompanijų.

Ši mokomoji programa gali padėti Jums surasti būdą plačiau pažvelgti į savo nacionalinės vietos viešojo transporto rinkos mechanizmą,

- į specifinius Jūsų nacionalinės vietos viešojo transporto rinkos bruožus ir
- kokie pagrindiniai tos rinkos rodikliai yra svarbūs profesinėms sąjungoms.

Kuo geriau žinosite pagrindinius profesinei sąjungai aktualius rodiklius, tuo geriau galėsite panaudoti naujas SVPSĮ reglamente numatytas priemones, kad pagerintumėte ir organizuotumėte profesinių sąjungų darbą, siekiant užtikrinti socialinius standartus bei darbuotojų apsaugą konkursų metu bei sudarant viešųjų paslaugų sutartis.

2. SUSIRINKIMAS – KOKS JO TIKSLAS?

Edita susitinka su Jonu

Edita, kuri dirba troleibuso vairuotoja Lietuvoje, yra profesinės sąjungos atstovė ir vietos transporto kompanijos darbo tarybos pirmininkė. Ji susitinka su savo kolega Jonu, autobuso vairuotoju ir tos pačios įmonės profesinės sąjungos atstovu. Jų tikslas – pasiruošti profesinės sąjungos susirinkimui. Jie svarsto kito susirinkimo darbotvarkę ir Edita pasiūlo trumpai papasakoti apie tarptautinį profesinių sąjungų seminarą, kuriame ji dalyvavo prieš keletą savaičių.

Jonas. It tai viskas? (Šiek tiek pagalvojęs jis tęsia.) Aš nemanau, kad tai yra įdomu mūsų nariams.

Edita. Būtų įdomu, jei išgirstum, kas nutiko Britanijoje, kai buvo panaikintas vietos viešojo transporto reguliavimas, jis buvo privatizuotas ir pradėjo dirbti laisvos konkurencijos sąlygomis. Be to, aš girdėjau apie naująjį SVPSĮ reglamentą, kuris reguliuos konkurenciją, kurią mes turėsime savo vietos transporto rinkoje. Aš manau, mums reikia veiksmų plano.

Jonas. Edita, tikiuosi tu turi omeny ne planą?“

Edita. Jonai, tik 5 ar 10 minučių. Aš tau papasakosiu, ką man papasakojo profsąjungos atstovas iš Šefildo apie jų patirtį su konkurencija vietos viešojo transporto rinkoje. Štai mano užrašai. Klausyk, o kai baigsiu, galėsime nuspręsti, ką darysime.

Jonas. Ką gi, pradėk.

Edita pasiima popieriaus lapelį ir pradeda skaityti savo užrašus.

Edita. Britų patirtis[7]:

> **1. Vietos viešasis transportas Britanijoje ir Šiaurės Airijoje**
>
> **Daugiau kaip 95% vietos autobusų paslaugų yra privačiose rankose. Vietos autobusų rinkoje dominuoja penkios JK tarptautinės kompanijos: FirstGroup, Stagecoach, Arriva (šiuo metu vyksta prijungimas prie naujai susijungusių Transdev/Veolia kompanijų), Go Ahead bei National Express, kurioms kartu tenka 70% vietos autobusų rinkos. Kai kurios savivaldybės kompanijos išgyveno devintajame dešimtmetyje vykusią privatizaciją. Didžiausios iš jų yra Lothian Regional Transport, Edinburgo miesto autobusų tinklas. Belfasto ir dauguma Šiaurės Airijos autobusų taip pat tebėra valstybės rankose.**
>
> **1986 m. buvo panaikintas autobusų paslaugų už Londono ribų reguliavimas (Transporto Įstatymas, 1985). Tai reiškia, kad autobusų operatoriai gali laisvai registruoti ir teikti autobusų paslaugas pačių pasirinktais maršrutais, nustatyti savo kainas ir tvarkaraščius. Savivaldybių tarybos beveik negali kištis. Autobusų kompanijos gali laisvai konkuruoti tarpusavyje tame pačiame maršruto ruože ir taikyti skirtingus tarifus. Autobusų operatoriai privalo įregistruoti savo paslaugas Transporto inspekcijoje (angl. Traffic Commissioner). Transporto inspektorius**

7 Edita dėkoja Martin Mayer, unite (U.K.) už jo pranešimą Vilniaus seminare 2011 kovo mėn.

yra vyriausybės pareigūnas, dirbantis konkrečiame regione, kuris turi teisę skirti baudas, jeigu autobusų operatorius neteikia įregistruotų paslaugų arba jeigu nustatoma, kad jo autobusai yra nesaugūs. Visi autobusų paslaugų pakeitimai turi būti užregistruoti Transporto inspekcijoje prieš 8 savaites.

Jeigu nėra autobusų operatoriaus, kuris norėtų teikti paslaugas toje teritorijoje ar tuo laiku, kur ar kada Savivaldybės tarybos manymu turėtų būti teikiamos keleivių vežimo paslaugos, ji gali paskelbti konkursą dėl sutarties sudarymo. Praktikoje Savivaldybės tarybos tokiu būdu dotuoja daugelį autobusų maršrutų sekmadieniais ir vakarais bei nuostolingus maršrutus visą parą. Kaimo vietovėse iki 100% maršrutų tinklo gali būti dotuojama konkurso tvarka.

Privatizavimas ir reguliavimo panaikinimas dažnai laikomas tikra katastrofa vietos autobusų sektoriui. Kainos augo greičiau nei infliacija; keleivių skaičius sumažėjo; visuose maršrutuose, išskyrus turinčius didžiausius keleivių srautus (kurie gali būti labai pelningi pirmadieniais – šeštadieniais nuo 7 iki 18 val.), tvarkaraščiai tapo retesni. Sekmadieniais ir vakarais reisų skaičius buvo stipriai sumažintas, o Savivaldybės tarybos neturi pakankamai lėšų, kad galėtų juos visus dotuoti konkurso tvarka.

Londono autobusų paslaugos buvo perduotos į privačias rankas, bet reguliavimas nebuvo panaikintas. Londono transporto agentūra (TfL) nustato maršrutų tinklą, tvarkaraščius bei kainas ir tada konkurso keliu sudaro sutartis su įvairiais Londono autobusų operatoriais dėl kiekvieno maršruto ar maršrutų derinio. Sutartys pasirašomos 3 arba 5 metams. Kadangi Londono autobusų operatoriai yra pilnai priklausomi nuo TfL sutarčių, maršruto praradimas gali būti pražūtingas. Gali būti, kad vairuotojus teks perkelti į naujo operatoriaus autobusų parką, esantį už 30 mylių, arba jie neteks darbo. Tačiau yra manoma, kad ši sutarčių pasirašymo konkurso tvarka sistema yra geresnis modelis, negu reguliavimo panaikinimas kitose šalies vietose.

Trys svarbiausios charakteristikos:

- Asmeninis gobšumas aukščiau visuomenės poreikių
- Aukštos kainos, maža paklausa
- Maži atlyginimai ir blogos sąlygos

2. Teisinis pagrindas: SVPSĮ reglamento įgyvendinimas

2009 metų Vietos transporto įstatymas suteikia Savivaldybių taryboms teisę pasirašyti „Kokybės sutartis“ taikant reguliuojamos konkurencijos modelį. Ši teisė nėra privaloma ir kol kas dar ja niekur nebuvo pasinaudota. 2010 m. gegužės mėn. į valdžią atėjus dešiniųjų vyriausybei, tarybos gali būti sunkiau eiti šiuo keliu.

„Kokybės sutarties“ sistema leidžia tarybai atgauti autobusų tinklo kontrolę ir nustatyti maršrutus bei grafikus. Tada ji galės pasirašyti sutartį dėl viso tinklo (ar suskaidyti tinklą į mažesnius plotus) su vienu operatoriumi, kuriam bus suteiktos išimtinės teisės dirbti sutartyje numatytuose maršrutuose. Paslaugų tiekėjo pasirinkimo kriterijus turėtų būti kokybė, o ne vien žemiausia kaina, kaip tai būna konkursų metu. Todėl tai ir vadinama „Kokybės sutartis“.

2009 metų Vietos transporto įstatymas numato neblogą apsaugą darbuotojams, pervedamiems į naują darbovietę, kurios operatorius laimėjo „Kokybės sutartį“. Visų pirma, turi būti nustatyti visi šiuo metu autobusų maršrutuose dirbantys darbuotojai, kuriuos liečia Kokybės sutartis, ir

jiems turi būti užtikrintas pervedimas į naujo operatoriaus įmonę. Pervestiems darbuotojams turi būti užtikrintas ne blogesnis darbo užmokestis ir ne blogesnės sąlygos, negu jie turėjo anksčiau. Pervestiems darbuotojams turi būti užtikrintos bent jau tokios pačios teisės į pensiją, kokias jie turėjo anksčiau.

UNITE bei kitos profsąjungos, atstovaujančios darbuotojus autobusų paslaugų sektoriuje ilgai ir intensyviai agitavo, kad būtų pradėtos naudoti Kokybės sutartys ir kad darbuotojai turėtų tinkamas garantijas. Mes turime naują Vietos transporto įstatymą, bet, deja, šio teisės akto įgyvendinimo procesas yra nepakankamai efektyvus. Manoma, kad pradėjus Kokybės sutarties įgyvendinimo procesą, jis truks 2-3 metus. Visi pagrindiniai autobusų operatoriai aktyviai priešinasi Kokybės sutartims.

Šiuo metu visi konkursai Britanijoje ir Šiaurės Airijoje yra vykdomi vadovaujantis Direktyvomis 2004/17/EB ir 2004/18/EEE. Jei bus pradėta taikyti Kokybės sutartis, yra galimybė įgyvendinti naujojo SVPSĮ reglamento nuostatas.

Trys svarbiausios charakteristikos:

- Yra parengti teisės aktai, reglamentuojantys reguliuojamos konkurencijos modelį, tačiau jie dar niekur nepradėjo veikti
- Kokybės sutartys pilnai užtikrintų darbuotojams darbo vietas ir sąlygas
- Autobusų operatoriai priešinasi šiems pokyčiams ir įspėja apie didesnę biurokratiją ir aukštesnes kainas.

Edita. Ką pasakytum apie šią patirtį?

Jonas. Mes gyvename ne Didžiojoje Britanijoje ir mūsų sektoriuje nėra tarptautinių kompanijų! (Kiek patylėjęs Jonas tęsia.) Bet, atrodo, mes turime panašių problemų: pravažiavimo kainos kyla, retesni grafikai, mažiau keleivių, nėra kokybės standartų, maži atlyginimai ir blogos darbo sąlygos. Tačiau ką mes galime padaryti čia, Kaune, Lietuvoje?

Darbotvarkės rengimas

Edita. Ką mes galime padaryti? Geras klausimas, bet prieš atsakydami, mes turime paklausti savęs,

- ką mes žinome apie viešojo transporto rinką ir konkurencijos mechanizmus savo šalyje,
- ką mes žinome apie teisinę sistemą,
- kaip mes galime pakeisti savo neapibrėžtą situaciją dėl mūsų darbo vietų?

Argi nepakanka medžiagos mūsų susirinkimui? (*Edita nuliūsta*).

Jonas. Tu teisi, Edita, medžiagos būtų pakankamai. Tačiau, visų pirma, norėčiau ką nors išgirsti apie naująjį SVPSĮ reglamentą, ar kaip tu ten jį pavadinai? Bet mes neturime pakankamai informacijos apie mūsų vietos viešojo transporto rinką Lietuvoje. Ar žinai ką nors apie padėtį Vilniuje, Klaipėdoje arba Šiauliuose? Ir ką galime mes, profesinė sąjunga, padaryti, kad paveiktume konkurencijos mechanizmus savo šalyje?

Edita. Jonai, manau, tu ką tik kalbėjai apie mūsų susirinkimo darbotvarkės punktus. Gerai. Mes negalime padaryti visko per vieną susirinkimą, bet, manau, turime pakankamai medžiagos ir klausimų ne vienam susirinkimui. Kodėl nesurengus kelių susirinkimų?

Jonas. Surenkime tris susirinkimus:

- vieną apie SVPSĮ reglamentą ir kas yra svarbu mums, profesinėms sąjungoms,
- antrąjį apie mūsų vietos viešojo transporto rinkos situaciją, pavyzdžiui, mūsų nacionalinė ataskaita,
- ir trečią apie tai, ką mes galime ar turėtume daryti – strateginis veiklos planas.

Edita. Ir kiek susirinkimas turėtų trukti?

Jonas. Manau, 3 valandų pakaks. Pradėkime 14 val. - nuo mūsų artimiausio tradicinio šeštadienio susirinkimo, šaukiamo vieną kartą per mėnesį. Artimiausias bus rugsėjį. Edita, ar pirmajame susirinkime gali pradėti nuo savo pasakojimo apie Didžiosios Britanijos patirtį? Šiam susirinkimui aš paruošiu teisinius klausimus, SVPSĮ reglamentą. Ir dar prisiminiau – Vilniuje mes gavome iš savo kolegų kažkokios medžiagos - profesinių sąjungų gaires, ar kažką panašaus. Aš pažiūrėsiu. Jau darosi įdomu.

Edita. Taip, Jonai. O antrajame susirinkime mes galime pradėti nuo klausimų apie SVPSĮ reglamentą ir juos aptarti - apie 20-30 minučių. Bet dabar aš parašyti kvietimą, kurį pakabinsime skelbimų lentose garažuose, remonto dirbtuvėse ir administracijos pastate. Ar manai, kad Alfonsas ateis? Aš nemačiau jo keletą savaičių.

Jonas. Alfonsas? Manau, jei aš jam pasakysiu, kad tu pasakosi apie britų vietos viešojo transporto patirtį, jis ateis. Aš susitiksiu su juo penktadienį maršrute Nr. 6, kai aš jį pakeisiu po pamainos. O, mano pamaina prasideda po 15 minučių. Man smalsu, kiek susirinks narių. Edita, susitiksime susirinkime. Aš taip pat ateisiu išgirsti tavo britų istoriją - antrą kartą!

Toliau aprašyti trijų profesinių sąjungų susirinkimai yra tokio pobūdžio renginių pavyzdžiai. Taip pat bus pateikta bendro pobūdžio informacija, kuri leis geriau suprasti sutarčių sudarymo praktikos Europos vietos viešojo transporto sektoriuje sudėtingumą. Taigi, juos reikėtų naudoti kaip pagrindinę priemonę planuojant ir kuriant profsąjungos strategiją, skirtą pagerinti socialinius bei kokybės standartus paslaugų sutarties sudarymo procese.

Ši medžiaga gali tik duoti naudingų patarimų, o šių trijų susirinkimų organizacinė koncepcija tėra tik principinė schema. Ji priklauso nuo dalyvių suinteresuotumo ir beribės fantazijos, derinant žinias ir veiksmus. „Jei tau patinka kelionė, gyvenimas įgyja prasmę“, byloja kinų patarlė.

3. 1 SUSIRINKIMAS: SVPSĮ REGLAMENTAS — INSTRUMENTAS PROFESINĖMS SĄJUN-

Medžiaga:

SVPSĮ reglamentas: Reglamentas (EB) No 1370/2007 Dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų
SVPSĮ reglamentą savo kalba rasite internete:
(http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2007:315:SOM:EN:HTML)
Viršuje dešinėje pusėje pasirinkite savo kalbą. Tada spustelėkite Puslapį Nr. 1.

ES Lisabonos sutartis
http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1296&lang=en

Ką reguliuoja SVPSĮ reglamentas?

SVPSĮ reglamento tikslas yra „užtikrinti saugias, veiksmingas, kokybiškas keleivinio transporto paslaugas reguliuojant konkurenciją ir taip užtikrinant keleivinio transporto viešųjų paslaugų skaidrumą ir teikimą, atsižvelgiant į socialinius, aplinkosaugos ir regionų vystymosi veiksnius", sakoma naujojo SVPSĮ reglamento preambulėje.[8] Tam reikia atitinkamų „valstybių narių kompetentingų institucijų" priemonių, „užtikrinančių tokių paslaugų teikimą". Taip pat neginčytina, kad „daug vidaus keleivinio transporto paslaugų, kurios būtinos siekiant patenkinti bendrus ekonominius interesus, negali būti teikiamos kaip komercinės paslaugos".[9]

Dėl šios priežasties atsakingos institucijos numatė „viešųjų paslaugų įsipareigojimus", t.y. „kompetentingos institucijos apibrėžtus ar nustatytus reikalavimus siekiant užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio".[10]

Taigi, šio naujojo reglamento tikslas yra reglamentuoti „sąlygas, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus ar sudarydamos sutartis dėl jų, už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas **ir (arba)** [paryškino ETF] suteikia išimtines teises." (1 straipsnio 1 punkto 2 paragrafas). Tampa aišku, kad, kaip lex specialis, SVPSĮ reglamento tikslas yra nustatyti vienodas konkurencijos taisykles keleivinio transporto viešosioms paslaugoms kaip bendrus ekonominius interesus tenkinančioms paslaugoms. Jis nuosekliai susieja viešuosius pirkimus ir dotavimą reglamentuojančius teisės aktus, kadangi matoma, jog visose šalyse keleivinio transporto viešosios paslaugos negali apsieiti be kompensavimo išmokų, kurias skiria viešosios valdžios institucijos.

8 žr. preambulės 4 punktą
9 žr. preambulės 5 punktą
10 2 (e) straipsnis

SVPSĮ reglamento tikslai yra šie:

- reguliuojama socialinių ir ekonominių įsipareigojimų konkurencija ir
- vienodos konkurencijos taisyklės keleivinio transporto viešosioms paslaugoms.

Socialiniai ir ekonominiai įsipareigojimai gali būti specialūs tarifai moksleiviams, studentams ir vyresnio amžiaus žmonėms arba naktiniai reisai tam tikrais maršrutais, kt.

Vienodos konkurencijos taisyklės reiškia skaidrius ir iš anksto nustatytus savivaldybių ir vyriausybės kompensacijų parametrus.

Bet pirmiausia reikia žinoti:

Norint taikyti SVPSĮ reglamentą, pirmiausia reikia nustatyti, kokios yra nacionalinės viešojo transporto rinkos charakteristikos ir kokios yra „pagrindinės struktūros“.

Norint išsiaiškinti, kokios „pagrindinės struktūros“ yra nacionalinėje viešojo transporto rinkoje, reikia atsakyti į šiuos klausimus:

- Ar įmonė gauna kompensacines išmokas, kad galėtų įvykdyti savo socialinius ir ekonominius įsipareigojimus, pvz., specialūs tarifai moksleiviams, studentams ir vyresnio amžiaus žmonėms arba naktiniai reisai tam tikrais maršrutais, kt.?
- Ar įmonė turi kokių nors išimtinių teisių ir ar jos yra susiję su įsipareigojimu teikti transporto paslaugas ir (arba) dirbti pagal grafiką, ir ar tai reglamentuoja šalies įstatymai, pvz., ar 203 maršrute įmonė turi vietos viešojo transporto lengvatą, kai paslaugos teikiamos nuo pirmadienio iki sekmadienio pagal nustatytą grafiką?

Jeigu į vieną iš dviejų klausimų atsakėte „taip“, reikia taikyti SVPSĮ reglamentą, nebent tai draudžia nacionalinė teisė.

Trys viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo rūšys

SVPSĮ reglamentas kalba apie tris viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo būdus ir tuo jis skiriasi nuo kitų ES teisės aktų, reglamentuojančių viešuosius pirkimus: kompetentinga institucija gali laisvai rinktis vieną iš trijų galimybių, atsižvelgdama į esamas sąlygas.

- Konkurso procedūrų pagrindu (5(1) straipsnis),
- Konkurso tvarka sudaromos sutartys (5(3) straipsnis),
- Tiesiogiai sudaromos sutartys (5(2) straipsnis).

Kadangi SVPSĮ reglamentas numato tris viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo būdus, jis atitinka

- laisvo bendro intereso paslaugų organizavimo principą, numatytą ES Sutarties 16 straipsnyje, bei
- subsidiarumo principą, numatytą EB Steigimo sutarties 5 straipsnyje.

Dvi sutarčių sudarymo konkurso procedūrų pagrindu rūšys

Sutarčių sudarymo procedūra konkurso procedūrų pagrindu (5(1) straipsnis) turi vadovautis Direktyvomis 2004/17/EB ir 2004/18/EEB, „jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys, kaip apibrėžta tose direktyvose“. Terminas „paslaugų koncesija”[11] reiškia sutartį tarp viešosios paslaugos frančizės davėjo ir kompanijos, kurioje nurodoma detali informacija ir gal būt įsipareigojimas teikti paslaugą, tačiau nenumatomas frančizės davėjo atlyginimas. Paslaugų koncesijos ekonominė rizika tenka rangovui.

Jeigu valstybės narės nori, jos gali ir toliau vadovautis Direktyvomis 2004/17/EB ir 2004/18/EEB tol, kol paslaugų sutartis neįgyja paslaugų koncesijos formos.

Pažvelkite į pavyzdį „Didžiosios Britanijos patirtis“: Jungtinė Karalystė dažniausiai sutartis sudaro konkurso tvarka, laikantis konkurso procedūrų (5(1) straipsnis).

Tačiau ETF mano, kad šis sutarčių sudarymo būdas gali būti naudojamas tik tais atvejais, kai, pavyzdžiui, pinigus už bilietus gauna ne keleivinio transporto paslaugų operatorius, o atsakinga institucija, kuri vėliau prisiima finansinę riziką.

Taikant **konkurso tvarką**, numatytą SVPSĮ reglamento 5(3) straipsnyje, ši tvarka turi tenkinti keturis reikalavimus:

- ji turi būti atvira visiems operatoriams;
- sąžininga;
- joje turi būti laikomasi skaidrumo ir
- nediskriminavimo principų.

Jeigu šie reikalavimai yra įvykdyti, „siekiant nustatyti, kaip galima geriausiai patenkinti konkrečius ar sudėtingus poreikius, laikantis tų pačių principų gali būti vedamos derybos”.

Svarbiausia, kad **ši konkurso tvarka yra priemonė, kuri gali būti naudojama, siekiant geriau susieti vietos ir regionų transporto sistemas bei savivaldybių ir regionų politinę atsakomybę.**

Be to, konkurso tvarka yra priemonė, kuri gali būti naudojama apsaugoti ir išsaugoti esamus miesto transporto tinklus kartu su jų socialiniais ir ekonominiais įsipareigojimais, o kompetentinga institucija ir vidaus operatorius gali laisvai nustatyti sąlygas, pagal kurias veiks vietos viešasis transportas.

Pažvelkite į pavyzdį „Didžiosios Britanijos patirtis“. Vadinamoji „Kokybės sutartis“ atitinka 5(3) straipsnyje aprašytą konkurso tvarką.

11 palyginkite, Komisijos aiškinamasis komunikatas dėl koncesijų pagal Bendrijos teisę, ES Oficialus leidinys L C 121, 2000 balandžio 29 d.

Trys tiesioginių sutarčių sudarymo rūšys

Tiesioginis sutarties sudarymas yra "sutarties sudarymas su tam tikru viešųjų paslaugų operatoriumi iš anksto neskelbiant konkurso" (2(h) straipsnis). Sutartis gali būti tiesiogiai sudaryta su:

- vidaus operatoriumi (5(2) straipsnis),
- maža arba vidutine įmone (5(4) straipsnis) arba
- geležinkelio operatoriumi (5(6) straipsnis).

Tiesioginis sutarties sudarymas yra nauja sutarties sudarymo rūšis ir ją galima naudoti tik tada, kai sutarties sudarymo procesas atitinka SVPSĮ reglamento reikalavimus!

Vietos kompetentinga institucija gali **tiesiogiai sudaryti sutartį su vidaus operatorium**i (5(2) straipsnis). Tuo atveju vietos kompetentinga institucija pati teikia autobusų, tramvajų bei metro paslaugas arba tiesiogiai sudaro sutartį su savo vidaus operatoriumi (.. straipsnio j paragrafas).

Šiuo atveju būtina užtikrinti, kad vietos institucija kontroliuotų vidaus operatorių, „panašiai kaip savo padalinius". Be to, vidaus operatoriui taikomos griežtos taisyklės:

1. jis gali **veikti tik vietos valdžios institucijos teritorijoje**, išskyrus atvykimo ir išvykimo linijas,
2. jam draudžiama **dalyvauti konkursuose** dėl viešųjų transporto paslaugų, vykstančiuose **už tai institucijai pavaldžios teritorijos ribų**, ir
3. jei transporto paslaugos perduodamos tretiesiems asmenims, jie privalo **patys teikti didelę viešųjų keleivinio transporto paslaugų dalį.**

Įstatymai nereikalauja, kad vidaus operatorius būtų 100% valdomas vietos ar regioninės valdžios institucijos, tačiau turi būti užtikrinta, kad valdžios institucija gali daryti „lemiamą įtaką", „taip pat, kaip ji kontroliuoja savo padalinius".

Taigi, gali būti įvairios viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės (angl. PPP) formos.

Taip pat sutartis gali būti tiesiogiai sudaryta su **maža arba vidutine įmone,** jeigu ji numato nedidelės apimties transporto paslaugas ir sutarties vertė neviršija dviejų milijonų eurų, arba transporto paslaugų atstumas neviršija 600,000 km, arba kompanija turi ne daugiau kaip 23 transporto priemones. Šiuo atveju **tiesiogiai sudaromos sutartys su mažomis arba vidutinėmis įmonėmis** (5(4) straipsnis) užtikrina, kad mažos ir vidutinės įmonės, kurių yra labai daug, atskirose nacionalinėse vietos transporto rinkose bus apsaugotos – ypač tos, kurios pastaraisiais metais nukentėjo dėl konkursų sąlygojamų rinkos poslinkių.

Galiausiai, vadovaujantis 5(6) straipsnio nuostatomis, tiesiogiai sudaromos miesto, priemiestinio ar regioninio geležinkelio transporto sutartys gali būti sudaromos ne ilgesniam kaip dešimties metų laikotarpiui. Jeigu „ekonominė infrastruktūra bus plačiai naudojama", šis laikotarpis gali būti pratęstas iki penkiolikos metų. Tokiu atveju, operatorius, su kuriuo tiesiogiai sudaroma geležinkelio transporto paslaugų sutartis, nebūtinai yra vidaus operatorius ir tai gali būti privati įmonė.

Nepaisant griežtų taisyklių ir (arba) tikslių išankstinių sąlygų, tiesiogiai sudaromas sutartis reikėtų laikyti ne kliūtimis, o galimybe prisiimti socialinius-ekonominius įsipareigojimus, siekiant patenkinti specifinius vietos viešojo transporto reikalavimus, įgyvendinant vietos valdžios institucijos subsidiarumo principą.

Darbuotojų apsaugos bei socialinių ir kokybės standartų užtikrinimas konkurso metu

SVPSĮ reglamentas pateikia naują požiūrį į socialinius ir kokybės standartus konkurso procese. Svarbiausios nuostatos apie tai, kaip kompetentinga vietos institucija gali pagerinti sutarčių sudarymo standartus, ypač standartus, susijusius su darbuotojų apsauga pasikeitus operatoriui bei socialinius ir kokybės standartus, yra pateiktos

4 straipsnio 5 ir 6 paragrafuose:

(5 paragrafas) Nepažeisdamos nacionalinės ir Bendrijos teisės, įskaitant socialinių partnerių kolektyvines sutartis, **kompetentingos institucijos gali reikalaut**i, kad pasirinktas viešųjų paslaugų operatorius anksčiau paslaugoms teikti įdarbintiems **darbuotojams suteiktų teises**, kurias jie būtų turėję, jei būtų buvęs atliktas perdavimas, **kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/23/EB.** Kai kompetentingos institucijos reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai **atitiktų tam tikrus socialinius standartus**, konkurso dokumentuose ir viešųjų paslaugų sutartyse pateikiamas atitinkamų darbuotojų sąrašas ir skaidri išsami informacija apie jų sutartines teises bei sąlygas, kuriomis darbuotojai laikomi susiję su paslaugomis.

(6 paragrafas) Kai **kompetentingos institucijos** pagal nacionalinę teisę r**eikalauja**, kad viešųjų paslaugų operatoriai **atitiktų tam tikrus kokybės standartus**, šie standartai įtraukiami į konkurso dokumentus ir viešųjų paslaugų sutartis.

Ką tai reiškia?

Socialiniai standartai gali būti šie: išsaugoti darbo vietas po konkurso pasikeitus operatoriui arba užtikrinti, kad nepasikeis kolektyvinių sutarčių, mokymų, sveikatos ir saugos darbe standartai, darbo laikas, kt.

Kokybės standartai gali būti šie: specialios transporto priemonės, tokios, kaip žemagrindžiai autobusai, paslaugų dažnumas, gerai suderinti tvarkaraščiai, vienoda bilietų pardavimo sistema, kt.

Būtina nustatyti savo vietos viešojo transporto sistemos socialinius ir kokybės standartus (žr. toliau pateiktą pavyzdį). Vietos kompetentingos institucijos turi juos taikyti visiems, norintiems sudaryti sutartį. Kuo tiksliau jie yra apibrėžti, tuo mažiau tikimybės, kad kompetentinga institucija pasirinks „pigiausią“ operatorių.

Prašome atkreipti dėmesį:

- **Socialiniai ir kokybės standartai konkurso procese nėra privalomi!**
- **Norint pasinaudoti šia galimybe, reikia įtikinti kompetentingose institucijose sprendimus priimančius asmenis bei politikus!**

Socialiniai standartai konkurso skelbime: pavyzdys

Ištrauka iš sutarties specifikacijų:
Bendra informacija: Autobusų tinklo Švecingenas - Hokenheimas (D-Manheimas) paslaugų sutartis
Dokumento numeris: 32487-2011; skelbimo data: 2011 01 29

Konkurso pasiūlymas priimamas vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 (3) straipsniu.

Sutarties specifikacijos

8. Užtikrinti, kad darbuotojų atžvilgiu bus vadovaujamasi Direktyvos 2001/23/EB nuostatomis ir bus laikomasi socialinių standartų pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007

…

Siekiant užtikrinti buvusio operatoriaus darbuotojų teises, ... reikalaujama, kad pasirinktas operatorius anksčiau paslaugoms teikti įdarbintiems darbuotojams suteiktų teises, kurias jie būtų turėję, jei būtų buvęs atliktas pervedimas, kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/23/EB. ...

Pasirinktas operatorius turi sutikti perimti visus susijusius darbuotojus ... ir mažų mažiausiai be išlygų laikytis visų socialinių standartų, galiojančių šios bendrosios informacijos paskelbimo dieną. ... Darbo ir socialines sąlygas rasite kolektyvinių sutarčių 38a, b, c, e, g, h ir i prieduose.
…

Skaidrumas

Nuo 2009 12 3 visi konkursai ir tiesiogiai sudaromos sutartys **turi būti skelbiami Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje (7 straipsnis) prieš vienerius metus** iki konkurso procedūros pradžios. Kompetentingos institucijos turi skelbti, ką jos nori daryti:

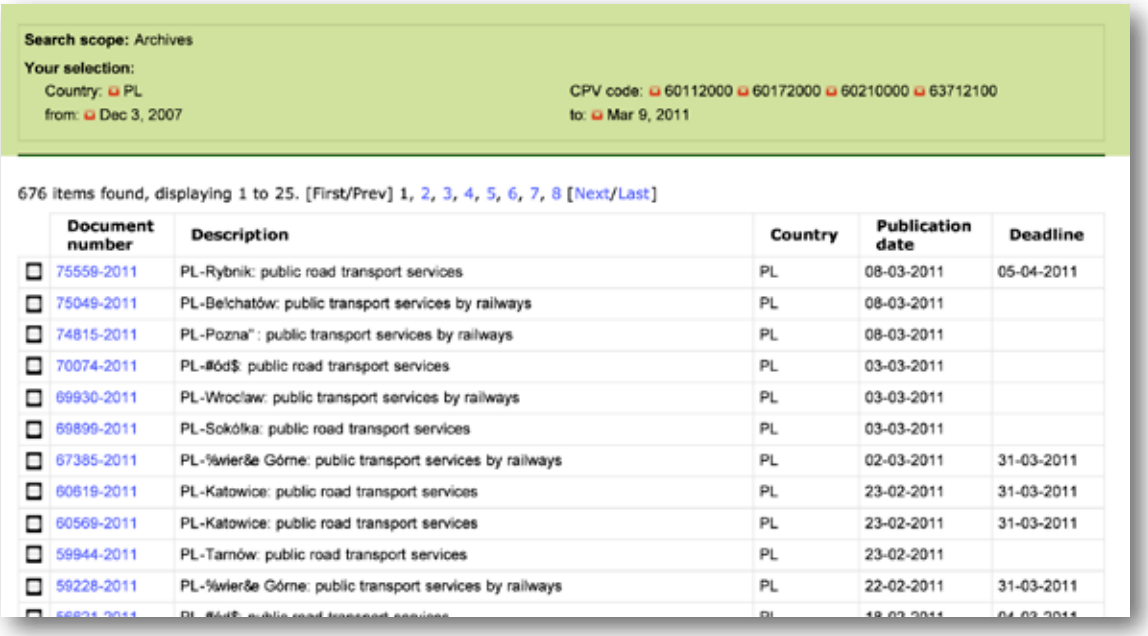
- kokį sutarčių sudarymo būdą pasirinko,
- kada prasidės konkurso procedūra,
- konkurso objekto apimtis (vienas maršrutas, keli maršrutai ar visa vietos transporto sistema)
- keliami socialiniai ir kokybės standartai (žr. pavyzdį aukščiau), jei tokie yra.

Arodbiedrības var izmantot šo publicēšanas pienākumu, lai gūtu priekšstatu par notiekošo, kas ir plānots konkrētajā pašvaldībā.

Visą informaciją apie konkursus galite rasti internete: TED - **T**enders **E**lectronic **D**aily. Visi norintys gali registruotis http://ted.europa.eu/TED/ ir rasti visas konkurso procedūras bet kurioje šalyje lange: *„Transport and related services“* („Transportas ir su juo susijusios paslaugos“).
Viršutiniame dešiniajame kampe galite pasirinkti savo kalbą.

1 pav. matote pavyzdį iš Lenkijos, kur 2007 12 03 – 2011 03 09 buvo patalpinti 676 viešųjų pirkimų skelbimai. Spragtelėję ant dokumento numerio, rasite daugiau informacijos ir daugiau duomenų apie konkretų konkursą.

1 PAV.: INFORMACIJA IŠ TED (ANGLŲ KALBA)



Search scope: Archives

Your selection:

Country: PL
from: Dec 3, 2007
CPV code: 60112000 60172000 60210000 63712100
to: Mar 9, 2011

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

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

TED svetainėje taip pat rasite metinį kompetentingos institucijos pranešimą apie šios institucijos SVPSĮ reglamento taikymą savo kompetencijos ribose, kaip reikalaujama 7(1) straipsnyje. Tačiau ...

Atkreipkite dėmesį:

- **Visa informacija skelbiama TED yra informacija apie sprendimus, kurie yra jau padaryti! - Taigi tai viso labo žvilgsnis į istoriją, o ne į ateitį!**
- **Kad kažką pakeisti, reikia turėti planą (žr. 3 susirinkimą).**

Pereinamasis laikotarpis

Paskutinis, bet ne mažiau svarbus dalykas: pereinamasis SVPSĮ reglamento laikotarpis baigiasi 2019 12 03.

Pagal 8(2)str., nuo 2019 12 03 geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas turi pilnai atitikti SVPSĮ reglamento 5 straipsnį.

Pereinamasis laikotarpis yra ir „lakmuso popierėlis“, parodantis, ar anksčiau buvusios skirtingos keleivinio transporto viešųjų paslaugų organizavimo formos valstybėse narėse gali būti suderintos ir kaip tai gali būti padaryta. SVPSĮ reglamentas aiškiai nurodo, kad „valstybės narės **imasi priemonių, kad** 5 straipsnio **būtų pradėta laikytis palaipsniui**“.

Ir dar vienas dalykas: „šešis mėnesius pasibaigus pusei pereinamojo laikotarpio“ Europos Komisija kontroliuos pereinamąjį laikotarpį (8(2) straipsnis). Valstybės narės pateiks Komisijai ataskaitą apie SVPSĮ reglamento įgyvendinimą.

Ne vėliau kaip 2014 m. kiekvienoje valstybėje narėje bus rengiama nacionalinė diskusija apie sutarčių sudarymo tvarkos pagal SVPSĮ reglamentą įgyvendinimą. Ji apims poveikį vietos viešojo transporto rinkai, rinkos dalyviams ir kaip socialiniai ir kokybės standartai buvo įgyvendinti arba neįgyvendinti.

Susirinkimo pabaigoje turite atsakyti į šiuos klausimus:

- **Kokie yra pagrindiniai SVPSĮ reglamento klausimai ir aš teisingai juos supratau?**
- **Ar SVPSĮ reglamentas yra naujas dalykas mano šalyje? Kas buvo nauja man?**
- **Kokie iššūkiai yra nacionaliniame miesto transporto sektoriuje mano šalyje ir ar SVPSĮ reglamentas pateikia atsakymus dėl privatizavimo ir darbuotojų apsaugos?**
- **Kokios problemos lieka neišspręstos?**
- **Ar mums reikės dar vieno susitikimo su kompetentingos institucijos atstovu, kad aptartume visus šiuos klausimus ir (arba) problemas?**
- **Su kokiomis SVPSĮ reglamento įgyvendinimo problemomis susiduriame mes, profesinė sąjunga?**

4. 2 SUSIRINKIMAS: NACIONALINĖ ATASKAITA – INFORMACIJA APIE NACIONALINĘ VIEŠOJO TRANSPORTO STRUKTŪRĄ IR RINKĄ

Medžiaga:

Pasidomėkite informacija savo šalies statistikos biuro tinklapyje;
Pasidomėkite informacija savo šalies transporto ministerijos tinklalapyje;
Pasidomėkite informacija pagrindinių nacionalinių vietos viešojo transporto operatorių visuose miestuose, turinčiuose daugiau nei 50,000 gyventojų, tinklapiuose;
Jeigu šalies rinkoje dirba tarptautiniai operatoriai, pasidomėkite informacija jų tinklalapiuose.

Jeigu vietos viešojo transporto rinkoje dirba tarptautiniai operatoriai, taip pat pasidomėkite informacija „Darbuotojų dalyvavimo“ tinklapyje http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils. Direktyva 2009/38/EB dėl Europos darbo tarybos steigimo arba Bendrijos mastu veikiančių įmonių ir Bendrijos mastu veikiančių įmonių grupių darbuotojų informavimo bei konsultavimosi su jais tvarkos nustatymo (Nauja redakcija).

Taip pat kitą medžiagą rasite lygindami nacionalines procedūras, pvz. Bulgarijos ir Rumunijos, „Darbuotojų dalyvavimo“ tinklalapyje.

Paprastai profesinės sąjungos daug žino apie sektorių, kuriame jos veikia ir kuriame jos organizuoja ir derina kolektyvines sutartis. Tai – būtina sėkmingos profesinės sąjungos veiklos sąlyga ir rezultatas. Tačiau mes pamatėme, kad ypatingai vietos viešojo transporto sektoriuje profesinės sąjungos veikia vienos kompanijos ribose, yra mažos ir skiriasi viena nuo kitos, o jų žinios apie šalies vietos viešojo transporto rinką yra sutelktos į didesnius operatorius šalies sostinėje ir didesniuose miestuose. Siekiant išplėsti žinias apie šalies vietos viešojo transporto rinką, būtų naudinga surengti kolegų iš įvairių kompanijų ir miestų susitikimą. (Šiuo atveju jo trukmė priklausys nuo temų ir duomenų įvairovės.)

Šiose gairėse rasite patarimus apie tai, kokią informaciją reikėtų surinkti nacionalinei ataskaitai:

Nacionalinės viešojo transporto struktūros ir rinkos ataskaitos rengimo gairės

Šalies viešojo transporto rinka

- pagrindiniai žaidėjai: savivaldybės, privačios įmonės, tarptautiniai operatoriai;
- transporto priemonių, darbuotojų skaičius;
- rinkos dalyvių struktūra: dideli ir (arba) maži ir vidutiniai; tarptautiniai operatoriai
- keleivių skaičius: didėja / mažėja
- Bilietų kainos: didelės / mažos
- privatizavimo vaidmuo
- ...
- pagrindinės problemos yra ...

Vietos viešojo transporto finansavimas

- Iš kur ateina pinigai: iš keleivių, valstybės ir (arba) savivaldybių ir (arba) regiono?
- finansinės kompensacijos dalis rinkos apimtyje
- Ar miesto viešasis transportas gauna nacionalinių / regioninių / vietos programų ir politinių direktyvų paramą?
- ...
- pagrindinės problemos yra ...

SVPSĮ reglamentas

- Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įgyvendinimo procesas: pilnai laikomasi?
- Papildomi nacionaliniai teisės aktai, reglamentuojantys sutarčių sudarymą?
- ...
- pagrindinės problemos yra ...

Profesinių sąjungų struktūra

- profesinių sąjungų atstovavimo struktūra; profesinės sąjungos narių dalis?
- kolektyvinės sutartys nacionaliniu ir (arba) įmonės lygiu, ką jos reguliuoja?
- darbuotojų apsauga ir socialiniai standartai: kokios yra problemos?
- ...
- pagrindinės problemos yra ...

Tokios nacionalinės ataskaitos pavyzdys yra pateiktas kituose puslapiuose. Tai yra nacionalinės Kroatijos ataskaitos struktūra, temos ir duomenys[12]. Kitose nacionalinėse ataskaitose gali būti akcentuojami kiti dalykai.

VIETOS VIEŠOJO TRANSPORTO YPATYBĖS	NACIONALINĖ KROATIJOS ATASKAITA
Bendrieji bruožai	Kroatijos viešojo transporto sistemą sudaro trys pagrindinės posistemės – tramvajų, autobusų ir geležinkelio. Tramvajams tenka 64%, autobusams – 32% ir geležinkeliams – 14% bendro kelionių skaičius viešojo transporto priemonėmis.
Operatorių skaičius	44 (šaltinis: Eurostat)
Darbuotojai	2.391 (šaltinis: Eurostat)
Apyvarta	47,7 mln. eurų (šaltinis: Eurostat)
Pagrindiniai operatoriai	**Miesto viešasis transportas** koncentruojasi šiuose miestuose: • Zagrebas (autobusai ir tramvajai), • Rijeka, • Splitas, • Dubrovnikas, • Pula, • Osijekas (autobusai ir tramvajai) ir • Zadaras. Šiuose miestuose miesto transporto operatoriai yra savivaldybės įmonės. Kituose miestuose viešųjų kelių transporto paslaugų teikimą organizuoja apie 15 **privačių regioninių operatorių**. Kai kurie iš jų bankrutavo arba svyruoja ties žlugimo riba

12 Dėkojame Katarinai Mindum iš Kroatijos Geležinkelio darbuotojų profesinės sąjungos už pagalbą

VIETOS VIEŠOJO TRANSPORTO YPATYBĖS	NACIONALINĖ KROATIJOS ATASKAITA
Tarptautiniai operatoriai	Regioniniame tinkle prie Osijeko paslaugas teikia vienas tarptautinis operatorius (Panturist Osijek, turintis 338 darbuotojų), kuris yra prancūzų Veolia Group dukterinė bendrovė. Jis naudoja bendrą bilietų sistemą su savivaldybės operatoriumi. Tai yra vienintelė integruota bilietų sistema Kroatijoje.
Keleivių skaičius	**Miesto transportas:** Tramvajai: 168.057.000 (2000) 192.940.000 (2009) Autobusai: 221.246.000 (2000) 191.312.000 (2009) Kroatijoje apie 65% miesto transporto keleivių aptarnauja Zagrebo operatorius ZET. **Regioninis transportas:** Keleivių skaičius ženkliai sumažėjo nuo 148.408.000 (1990) iki 58.493.00 (2009) šaltinis: Kroatijos Respublikos Statistikos metraštis 2010 2010, interneto versija SLJH2010.pdf
Transporto priemonių skaičius	**Miesto transportas:** Tramvajai: 443 (2000) 415 (2009) Autobusai: 1.033 (2000) 1.270 (2009) **Regioninis transportas:** nėra oficialių duomenų Kompanijos Veolia dukterinė bendrovė Panturist Osijeko mieste turi 133 autobusus.
Koncesijos	Koncesijos autobusams yra suteiktos 5 metams, tačiau iš jų tik apie 45-55% iš tiesų veikia. Tai yra dėl to, kad operatoriai, prašydami suteikti koncesiją, teigia, kad viešasis transportas važiuos, pavyzdžiui, kas 10-15 minučių nuo 17 iki 19 val., o faktiškai važiuoja tik kas 30 minučių.
Išlaidų padengimas	Mokestis už važiavimą padengia apytiksliai tik apie 20% visų sąnaudų.
Subsidijos / kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimus	Visi operatoriai gauna vyriausybės dotacijas už moksleivius ir studentus. Nėra jokių kitų kompensacijų, pvz., už kurą, specialias transporto priemones ar paslaugų kokybę. Savivaldybės operatorių nuostolius padengia savivaldybės holdingo kompanija (pvz., Zagrebe iš savivaldybės įmonių, (dujų, vandens, atliekų tvarkymo įmonės, gyvenamųjų namų statyba ar krovinių terminalas) gaunamų pajamų.

VIETOS VIEŠOJO TRANSPORTO YPATYBĖS	NACIONALINĖ KROATIJOS ATASKAITA
Ypatingi bruožai	• Kroatijoje nėra transporto asociacijos. Kiekviena transporto sistema ar operatorius turi savo bilietų ir kainų sistemą. Netgi Zagrebo operatorius ZET turi skirtingas bilietų sistemas autobusų ir tramvajų transporto paslaugoms. • Bilietų, ypač rajoninio transporto, kainos yra didelės. • Kai kuriuose rajonuose keleivių transporto paslaugos teikiamos tik moksleiviams, kai kurie rajonai tampa „balta dėme“ vietos viešojo transporto sistemoje. • Zagrebo rajone pradėjo veikti miesto ir priemiesčio geležinkelio sistemos. Per pastaruosius du metus miesto geležinkelio keleivių skaičius išaugo dvigubai. • Dauguma rajono transporto kompanijų turi sunkumų. • Vadinamų „juodųjų reisų“, kurie važiuoja 5-10 minučių prieš tvarkaraščiuose numatytus reisus, konkurencija. • Bloga kokybės kontrolė arba jos visai nėra. • Santykinai žemas darbo užmokestis, bent 20% mažesnis už vidutinį. • Prastos darbo sąlygos, ypač kalbant apie darbo laiką. • SVPSĮ reglamentas: socialiniai partneriai nedalyvauja įstatymų ir norminių aktų derinimo ir stebėsenos procese, yra nacionaliniai įstatymai, bet jie neveikia. • 14 vietos profesinių sąjungų • Ypatingai stipri profesinių sąjungų vidaus plėtra, kuriasi pseudo sąjungos, asociacijos, kurios nėra įregistruotos kaip profesinės sąjungos ir neatlieka profesinių sąjungų pareigų, profesinės sąjungos neturinčios narių.

Nacionalinės ataskaitos turi stiprinti profesinių sąjungų ir darbuotojų atstovų gebėjimus geriau išanalizuoti savo vietos viešojo transporto rinką. Jos leidžia suprasti savo stiprybes, silpnybes, galimybes ir grėsmes (SSGG analizė, žr. 3 susirinkimą). Tai gali padėti nustatyti įvairias veiklos sritis, siekiant užmegzti efektyvų dialogą su profesinės sąjungos nariais.

Nacionalinės ataskaitos pabaigoje turėtų būti atlikta nacionalinių sutarčių sudarymo procedūrų TED analizė (žr. 1 susirinkimą).

Jeigu jūsų šalyje yra tarptautinių kompanijų, jūs taip pat turėtumėte pasidomėti reikalavimais tarptautinėse bendrovėse steigti Europos darbo tarybas. Ar konkretus tarptautinis operatorius turi Europos darbo tarybą? Ar mano šalis turi vietą EDT? Jei taip – ar mes paskyrėme atstovą į šią vietą? Kas yra profesinės sąjungos atstovas Europos darbo taryboje?

Gali būti, kad po 3 valandų nacionalinė ataskaita vis dar nebus baigta, nes neturėsite visos informacijos. Tokiu atveju galite paskirti įvairias užduotis kitiems grupės nariams pabaigti nacionalinę atskaitą kito papildomo susirinkimo metu.

Susirinkimo pabaigoje turite atsakyti į šiuos klausimus:

- **Ar aš teisingai supratau savo šalies miesto viešojo transporto sektoriaus struktūrą?**
- **Kokios yra trys svarbiausios vietos viešojo transporto sistemos charakteristikos?**
- **Ar aš ką nors žinau apie SVPSĮ reglamento įgyvendinimo lygį? Kokios yra problemos?**
- **Ar yra kokių nors kitų svarbių ypatumų?**
- **Ar profesinės sąjungos dalyvauja sutarčių sudarymo procese ir kaip?**

5. 3 SUSIRINKIMAS: STRATEGINIS SOCIALINĖS APSAUGOS UŽTIKRINIMO VEIKSMŲ PLANAS

Medžiaga:

Visa 1 ir 2 susirinkimo medžiaga bei 1 ir 2 susirinkimo rezultatai.

3 susirinkimas skiriasi nuo ankstesniųjų dviejų susirinkimų. Pirmasis susirinkimas akcentavo informaciją apie naująjį SVPSĮ reglamentą bei jo iššūkius ir galimybes profesinėms sąjungoms. Antrajame susirinkime buvo atkreiptas dėmesys į **informaciją apie jūsų vietos viešojo transporto rinką**, jos struktūrą, organizavimo principus, šio sektoriaus žaidėjus bei į tai, kaip veikia viešojo transporto sutarčių sudarymo mechanizmai. Dauguma abiejų susirinkimų dalyvių dabar turi daugiau informacijos ir geresnį vietos viešojo transporto rinkos problemų supratimą.

Aktyvus požiūris ir nauji žaidėjai

Ankstesnių susirinkimų metu supratote apie būsimus pokyčius savo savivaldybėje ar rajone, pavyzdžiui, ar jūsų vietos viešojo transporto kompanija turės dalyvauti konkursuose, ar ne. Taip pat jūs sužinojote, kad rinkoje atsirado nauji žaidėjai – tarptautinės kompanijos, kurios yra stiprūs jūsų savivaldybės viešojo transporto operatorių konkurentai. Taip pat jūs sužinojote, kad sutarčių suteikimo būdą (savivaldybės operatoriui tiesiogiai suteikiama viešųjų paslaugų sutartis arba skelbiamas konkursas) pasirenka jūsų kompetentingos vietos valdžios institucijos ir vietos politikai.

Šioje situacijoje profesinės sąjungos turi keisti požiūrį ir strategiją. Prieš įprastines derybas su darbdaviais ir jų atstovais dėl kolektyvinės sutarties, t.y. dėl atlyginimų ir darbo sąlygų konkrečioje kompanijoje, reikia organizuoti „derybas“ su politikais bei valdžios institucijomis.

Prielaida

Atsižvelgiant į kompetentingos valdžios institucijos įsipareigojimus suteikti viešųjų paslaugų sutartis viešojo transporto operatoriams, profsąjungos turi rinktis kitokią strategiją: svarbiausia yra **principinis sprendimas dėl sutarties sudarymo procedūros pasirinkimo ir (arba) konkurso techninių sąlygų turinio.**
Be to, yra ir kiti derybų partneriai: vietos kompetentingos institucijos atstovai bei politikai.
Iš vienos pusės šį **iniciatyvų požiūrį** sąlygoja konkursų skelbimų taisyklės, iš kitos pusės – naujo žaidėjo, vietos kompetentingos institucijos (žr. 1 susirinkimą), vaidmuo sutarčių sudarymo procese. Turint visa tai omeny, **3 susirinkimas bus pirmasis strateginis susirinkimas, kuriame bus aptariama profesinės sąjungos politika sutarčių sudarymo kontekste.** Jeigu jūs pradedate savo kampaniją po to, kai perskaitėte konkurso, organizuojamo jūsų savivaldybėje, skelbimą TED tinklapyje, jūs jau praradote tinkamą momentą padaryti įtaką sąlygoms, kurias jūsų bendruomenės viešojo transporto darbuotojai turės ateityje!

Žinodami šią prielaidą, kurią sąlygoja SVPSĮ reglamentas, galite pereiti prie 3 susirinkimo.

Svarbiausias 3 susirinkimo klausimas yra:
Kokią strategiją turi pasirinkti profesinė sąjunga, kad sudarant sutartis būtų apsaugoti darbuotojai ir pagerėtų socialiniai bei kokybės standartai?

Kuriant profesinės sąjungos strategiją reikia aptarti tris klausimus. Jie apspręs susirinkimo struktūrą:

- Kokios yra mūsų stiprybės, silpnybės, grėsmės ir galimybės?
- Kokie yra mūsų argumentai prieš operatoriaus pakeitimą (už tiesioginį sutarties sudarymą su vietos viešojo transporto operatoriumi) ir, jeigu yra skelbiamas konkursas, už reikalavimą, kad kiekviena konkurse dalyvaujanti kompanija laikytųsi socialinių standartų?
- Koks turi būti strateginis veiksmų planas?

Pastabos mokymų instruktoriui:
Į šį susirinkimą galite sukviesti visus dalyvius kartu arba juos suskirstyti į atskiras darbo grupes, arba derinti abi formas. Tai priklauso nuo dalyvių skaičiaus. Jeigu grupėje yra daugiau kaip 20 dalyvių, juos galima suskirstyti į 2 arba 3 grupes. Visos grupės dirba su tais pačiais klausimais!

Visos grupės turi aptarti iš eilės visus žingsnius: 1, 2, 3 ir 4 žingsnį.

1 žingsnis: SSGG analizė

SSGG analizė reiškia **S**tiprybių, **S**ilpnybių, **G**alimybių ir **G**rėsmių analizę ir, mūsų atveju, šis metodas tarnauja tik vienam tikslui: struktūrizuoti 1 ir 2 susirinkimo diskusijų rezultatus.

Kaip medžiaga, čia gali būti naudojami:

- Atsakymai į 1 susirinkimo klausimus, pvz.:
  - **Kokie yra pagrindiniai SVPSĮ reglamento klausimai?**
  - **Ar SVPSĮ reglamente pateikti atsakymai dėl privatizavimo ir darbuotojų apsaugos?**
  - **Kokios yra mūsų, profesinių sąjungų, problemos, susiję su SVPSĮ reglamento įgyvendinimu?**
  - **Ar mums reikia susitikimo su kompetentingos institucijos atstovu, kad išsiaiškintume šiuos klausimus?**

- Nacionalinė ataskaita apie viešojo transporto struktūrą ir rinką bei TED analizė (žr. 2 susirinkimą)

  ir

- Atsakymai į 2 susirinkimo klausimus, pvz.,

  - **Kokios yra trys svarbiausios vietos viešojo transporto sistemos charakteristikos jūsų šalyje?**
  - **Atsižvelgiant į vietos situaciją, kokios yra trys svarbiausios charakteristikos?**
  - **Ar profesinės sąjungos dalyvauja sutarčių sudarymo procese, kaip?**

Turėdami šią medžiagą ir dviejų susirinkimų patirtį, visas charakteristikas, galimybes, problemas, idėjas ir kt. galite priskirti vidiniams ar išoriniams faktoriams, kaip siūloma toliau.

Vidiniai faktoriai:

- **Stiprybės:** naudingos profesinių sąjungų charakteristikos, tokios, kaip didelė profsąjungai priklausančių darbuotojų dalis, veiksmų planas, siekiant tiesioginio sutarčių sudarymo, kolektyvinės sutarties, kaip privalomo socialinio standarto, taikymas konkurso procedūros atveju, kt.
- **Silpnybės:** charakteristikos, dėl kurių vietos profesinės sąjungos gali atsidurti nepalankioje padėtyje, palyginti su kitais, pvz. maža profsąjungai priklausančių darbuotojų dalis, nepakankamos žinios, kt.

Išoriniai faktoriai:

- **Galimybės:** išoriniai faktoriai, kurie gali būti palankūs profesinėms sąjungoms, pvz. politinė parama, vietos viešojo transporto plėtros planai, kt.
- **Grėsmės:** išoriniai faktoriai, kurie profesinėms sąjungoms gali sukelti problemų, pvz. subsidijų mažinimas, vietos viešasis transportas nėra įtrauktas į kompetentingos institucijos darbotvarkę, nėra politinės paramos, kt.

2 PAV.: VIETOS VIEŠOJO TRANSPORTO SSGG ANALIZĖS PAVYZDYS

Naudingi	Nenaudingi
• didelė profsąjungai priklausančių darbuotojų dalis • seminarai apie SVPSĮ reglamentą • profesinių sąjungų kampanijos dėl vietos viešojo transporto • strateginis veiksmų planas, siekiant tiesioginio sutarčių sudarymo • kolektyvinė sutartis, numatanti socialinius standartus konkurso atveju • ... S	• maža profsąjungai priklausančių darbuotojų dalis • nėra kolegų palaikymo • menkos žinios apie SVPSĮ reglamentą • ... W
• vietos viešasis transportas yra įtrauktas į kompetentingos institucijos darbotvarkę • finansavimas yra aiškus ir patikimas • didėjantis keleivių skaičius • politinė parama • ... O	• sumažintos dotacijos • vietos viešasis transportas nėra įtrauktas į kompetentingos institucijos darbotvarkę • nėra politinės paramos • nėra vieningos kainų sistemos • savivaldybės operatorius bus privatizuotas • ... T

Prašome atkreipti dėmesį:
SSGG lentelėje nėra pakankamai vietos detaliai informacijai. Pvz., jeigu palankus išorinis faktorius yra „kolektyvinė sutartis, numatanti socialinius standartus konkurso atveju“, reikėtų turėti visą informaciją apie kolektyvinę sutartį arba bent jau svarbiausius šios sutarties dalykus!

Pastabos mokymų instruktoriui:
Kiekviena darbo grupė pristato savo rezultatus bendrame užsiėmime. Šiuos rezultatus galite sudėti į lentelę, kaip pav. 2.
Jei norite, galite sudaryti prioritetų sąrašą.

2 žingsnis: SVPSĮ reglamento nauda

Ruošiantis pokalbiams su vietos kompetentingos institucijos atstovais, kitas žingsnis 3 susirinkime bus išmokti argumentuoti SVPSĮ reglamento naudai.

Taigi, pasidarykite argumentų ir aplinkybių sąrašą, kuriuos pateiksite vietos valdžios institucijai **tiesioginio sutarties skyrimo** bei **konkurso** atveju. Šis sąrašas gali atrodyti taip:

Kompetentinga institucija gali
- sudaryti viešojo transporto paslaugų sutartis su savo (savivaldybės) įmone;
- laisvai pasirinkti tiesioginio sutarties suteikimo procedūrą;
- tiesiogiai sudaryti keleivinio transporto paslaugų sutartis su mažoms ir vidutinėms įmonėms;
- tiesiogiai sudaryti viešųjų miesto, priemiestinio ir regioninio transporto paslaugų sutartis su geležinkelių transporto įmonėmis;
- pasirinkti konkurso tvarką, kuri atitinka ypatingą padėtį vietos transporto sistemoje;
- nustatyti darbuotojų apsaugą bei socialinius ir kokybės standartus operatoriaus pasikeitimo atveju.

Mainais, kompetentinga institucija
- gauna skaidrias ir vienodas dotacijų finansinių srautų atspindėjimo ir išmokų už keleivinio transporto paslaugas reguliavimo taisykles;
- pasinaudodama reglamente numatyta galimybe suteikti sutartį tiesiogiai, gali sutaupyti sandorių bei administracines išlaidas;
- gali tiesiogiai kontroliuoti savo vietos viešojo transporto sistemas ir efektyviai reikšti vietos politinę valią.

Dėl medžiagos, žr. pasiūlymus 1 susirinkimui.

3 žingsnis: Kalendorinis planas ir veikėjai

Pastabos mokymų instruktoriui
Šiam žingsniui dalyvius galite suskirstyti į 2 grupes: viena ruoš pirmąjį kalendorinio plano projektą, o antroji paruoš veikėjų, kurie gali būti susiję su sutarčių vietos viešojo transporto sektoriuje suteikimo procedūromis, sąrašą.

Kalendorinis planas

Prieš sudarydami kalendorinį planą, patikrinkite svarbias datas:
- data, kada nacionalinė ataskaita apie jūsų šalį turi būti pateikta Europos Komisijai, kad būtų įvertinta SVPSĮ reglamento įgyvendinimo jūsų šalyje pažanga (nacionalinė pažangos ataskaita)
- esamos (-ų) koncesijos (-ų) / sutarties (-čių) su vietos transporto operatoriumi (operatoriais) galiojimo pabaigos data

- data, kada vietos kompetentinga institucija priims sprendimą dėl sutarčių sudarymo procedūrų
- data, iki kurios turi būti paruošta profesinės sąjungos koncepcija
- data, kada profesinės sąjungos koncepcija bus aptariama su vietos kompetentinga institucija ir, gal būt, vietos operatoriumi
- data, kada ...

Veikėjai

Padarykite atitinkamų vietos ir regiono institucijų ar asmenų, dalyvaujančių priimant sprendimus ir organizuojant vietos viešąjį transportą, sąrašą, pvz.:

- profesinė sąjunga
- vietos operatorius (operatoriai)
- vietos kompetentinga institucija
- keleivių asociacija
- aplinkos apsaugos grupės
- politinės partijos
- kiti šalininkai, tokie, kaip „Campaign for Better Transport" („Kampanija už geresnį transportą") (http://www.bettertransport.org.uk) Jungtinėje Karalystėje arba „Savez za Željeznicu" (*„Kroatijos geležinkelio aljansas"*) (http://www.szz.hr) Kroatijoje

1-3 žingsniai apima pirmąją 3 susirinkimo dalį. Šios pirmosios dalies tikslas yra

- apžvelgti visą informaciją, kurią jūs surinkote ankstesnių susirinkimų metu ir
- atkreipti į ją dėmesį.

Po pirmosios susirinkimo dalies jūs turėsite

- **SSGG analizės elementus;**
- **argumentus pokalbiui su vietos kompetentingos institucijos atstovais;**
- **asmenų, kurie dalyvaus būsimajame procese sąrašą;**
- **kalendorinio plano projektą.**

Dabar jau turite visas reikiamas dalis profesinės sąjungos strategijai. 4 etape mes apjungsime visus ankstesnių susirinkimų rezultatus ir parengsime planą.

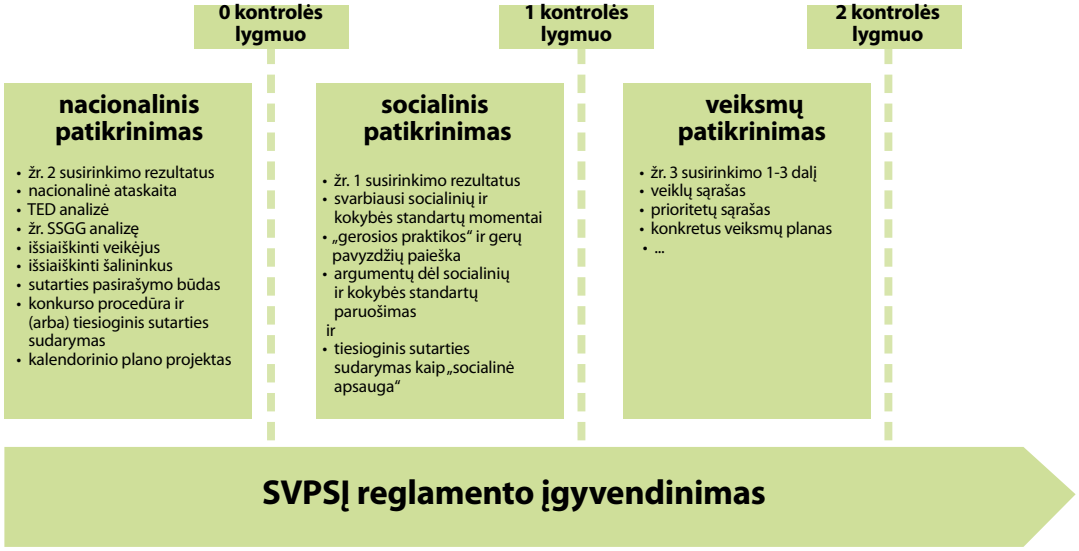
4 žingsnis: Strateginis profesinės sąjungos veiksmų planas

Pastabos mokymų instruktoriui:
Šioje dalyje darbo grupėse turi būti po 5-7 dalyvius. Jų vienintelė užduotis – parengti strateginį veiksmų planą. Šis veiksmų planas turi turėti tris kontrolės lygmenis: nacionalinę, socialinę ir veiksmų kontrolę, kaip tai pavaizduota toliau.

Darbo grupės turėtų dirbti ne ilgiau kaip 45-60 minučių, priklausomai nuo to, kaip joms seksis. Po to, Jūs turite surengti maždaug 60 minučių plenarinį posėdį, kurio trukmė priklausys nuo grupių ar dalyvių skaičiaus. Šio posėdžio metu reikėtų aptarti įvairius strateginio veiksmų plano pasiūlymus, o diskusijos pabaigoje turėtų būti parengtas bendras pasiūlymas dėl strateginio socialinės apsaugos užtikrinimo veiksmų plano.

3 PAV.

STRATEGINIS SOCIALINĖS APSAUGOS UŽTIKRINIMO VEIKSMŲ PLANAS



Vienintelis šio „STRATEGINIO VEIKSMŲ PLANO" tikslas yra skatinti darbą grupėse. Tai tėra tik pasiūlymas, kaip ir toliau pateikta atmintinė profesinių sąjungų atstovams. Niekas geriau nežino padėties jūsų šalyje ar bendrovėje geriau, nei Jūs patys, o profesinės sąjungos strategija priklauso nuo vietos (šalies) situacijos.

Atmintinė profesinės sąjungos atstovams

Vykdydami rekomenduojamą veiksmų planą, kurio tikslas yra sąžininga ir socialiai atsakinga konkurencija vietos viešojo transporto sektoriuje, vietos ir regiono profesinių sąjungų atstovai atskirose valstybėse narėse gali vadovautis šia atmintine.

Tačiau nepamirškite, kad kiekvienoje šalyje ši atmintinė yra kitokia, kadangi kiekvienoje šalyje darbo santykių klausimas yra sprendžiamas skirtingai. Taigi, nepamirškite savo šalies darbo kodekso ir teisės aktų, reglamentuojančių darbo santykius.
Šios atmintinės tikslas yra padėti plėtoti profesinių sąjungų veiksmus, kad būtų apginti ir įgyvendinti viešojo transporto darbuotojų interesai.

I. Paruošiamasis darbas

- Nepamirškite savo šalies darbo kodekso ir teisės aktų, reglamentuojančių darbo santykius;
- Visų nacionalinių teisės aktų, papildančių SVPSĮ reglamentą, sąrašas;
- Atkreipkite dėmesį į ypatingas išimtis, pvz., tą faktą, kad šiuo metu galiojantys viešojo keleivių transporto paslaugų viešųjų pirkimų teisės aktai vadovaujasi tik Direktyvomis 2004/17/EB ir 2004/18/EB. Šiuo atveju svarbu išsiaiškinti, kaip galima apriboti šių bendrų viešųjų pirkimų dokumentų taikymą.
- Parenkite galiojančių keleivių transporto paslaugų sutarčių ir (arba) koncesijų galiojimo datų apžvalgą. Daugumą šių datų galite rasti internete.

- Išsiaiškinkite, kokios yra kompetentingos vietos ar regiono valdžios institucijos;
- Išsiaiškinkite, su kokiais partneriais atitinkami klientai gali palaikyti ryšį;
- Nuspręskite, ar reikia parengti veiksmų planą;
- Nuspręskite, kaip paskirstysite darbą savanoriams ir etatiniams profesinės sąjungos atstovams;
- Numatykite preliminarų grafiką;
- ...

II. Veiksmų plano įgyvendinimo terminas

Kadangi neretai sutarčių suteikimo procedūros ilgai užtrunka, tai reiškia, kad veiksmų plano įgyvendinimo terminas taip pat turi būti ilgas. Jis turi būti ne trumpesnis, negu:

- Dveji metai, jeigu yra tikimybė, kad sutartis bus tiesiogiai suteikta tarptautiniam operatoriui
- Pusantrų metų, jeigu yra tikimybė, kad bus kitos rūšies tiesioginis sutarties suteikimas
- Dveji metai, jeigu yra tikimybė, kad bus skelbiamas konkursas pagal 5(3) straipsnį
- Šeši mėnesiai, jeigu yra tikimybė, kad konkurso procedūrų pagrindu bus panaudotos anksčiau sudarytos sutartys pagal 5(1) straipsnį

Atkreipkite dėmesį: Nurodyti įgyvendinimo terminai skirtingose šalyse gali iš esmės skirtis.

III. Veikla, susijusi su veiksmų plano procesais

- Įvertinkite kalendorinius planus (grafiką)
- Nustatykite, kokio sutarties sudarymo reikėtų siekti, atsižvelgiant į veiksmų planą:
  - **Tiesioginis sutarties sudarymas su vidaus operatoriumi**
  - **Tiesioginis sutarties sudarymas su mažu arba vidutiniu operatoriumi**
  - **Tiesioginis sutarties sudarymas su geležinkelio paslaugų tiekėju**
  - **Sutarties sudarymas konkurso tvarka**
  - **Sutarties sudarymas konkurso procedūrų pagrindu**

- Išsiaiškinkite veikėjus: kompetentingos vietos ar regiono valdžios atstovus, vietos ar regiono politikus, kurie dalyvauja nustatant vietos transporto politiką ir organizavimo būdus
- Nuspręskite, kas gali paremti veiksmus: politikai, piliečių grupės, keleivių ar vartotojų asociacijos...
- Išsiaiškinkite rinkos dalyvių skaičių ir, jei reikia, jų pasiskirstymą regione
- Jei reikia, nustatykite, kas yra 5-8 svarbiausi rinkos dalyviai
- Parinkite nacionalinių teisės aktų, reglamentuojančių teisę į darbo saugą, apžvalgą
- Užtikrinkite aktyvų profesinės sąjungos narių dalyvavimą, kaip aprašytuose susirinkimuose
- Surinkite ir užsirašykite argumentus už SVPSĮ reglamento taikymą
- Kas gali padėti (profesinės sąjungos, darbuotojų atstovai, asociacijos, piliečių grupės, politikai, ekspertai...)?
- Paskirkite užduotis
- Nustatykite atsakingus asmenis ir galimus bendradarbiavimo partnerius
- Parenkite pataisytą tvarkaraštį
- Stebėkite veikloje dalyvaujančių asmenų elgesį
- Protokoluokite
- Diskutuokite su politinių partijų atstovais
- Diskutuokite su vietos ir regiono administracijomis
- Diskutuokite su kitomis profesinėmis sąjungomis
- Diskutuokite su buvusiu operatoriumi
- Diskutuokite su keleivių ir vartotojų grupėmis bei kitomis vietos veiklos grupėmis
- Šaukite profsąjungos suvažiavimus
- Nepamirškite ryšių su visuomene (informaciniai stendai, skrajutės, viešos diskusijos...)

- Fiksuokite tarpinius žingsnius ir rezultatus
- Jeigu reikia, kartu su profsąjungomis organizuokite nacionalines kampanijas

IV. Veiksmų planas: sąžininga ir socialiai atsakinga konkurencija vietos transporto sektoriuje

- Paruoškite reikiamus argumentus, atskleidžiančius, kodėl tiesioginis sutarties sudarymas yra geriau, negu viešas konkursas
- Išvardinkite tiesiogiai sudarytų sutarčių pavyzdžius
- Jeigu reikia, išvardinkite aplinkybes, kodėl, gal būt, reikėtų pagalvoti apie įmonių grąžinimą savivaldybėms
- Išvardinkite grąžinimo savivaldybėms pavyzdžius (grąžinimo savivaldybės / regiono nuosavybėn)
- Pagalvokite apie socialinių ir ekonominių įsipareigojimų svarbą, atsižvelgiant į didėjantį poreikį skatinti darnų mobilumą teritorijose, kuriose transporto eismas yra labai intensyvus
- Numatykite paslaugų kokybės standartų gaires, pvz., kokybės standartus transporto priemonėms ir maršrutams
- Pateikite įrodymus, kaip kokybės standartai daro įtaką atitinkamų darbuotojų kvalifikacijai ir keleivių transporto paslaugų tiekimo kokybei, galbūt, pasitelkdami konkrečius darbuotojams keliamų kokybės standartų pavyzdžius (vairavimas, techninė priežiūra, paslaugos ir administracinis darbas). Patarimas: mokymų ir kvalifikacijos kėlimo programos
- Išvardinkite kokybės standartų pavyzdžius
- Socialinių standartų, užtikrinančių darbuotojų apsaugą, ypač išsaugant nenutrūkstamą kolektyvinių sutarčių galiojimą darbo vietoje, darbo vietų išsaugojimo, darbo sutarčių išsaugojimo keičiantis operatoriams, konkuruojančių kolektyvinių sutarčių svarstymo ir procedūrų siūlymo, kolektyvinių sutarčių (sutarčių dėl darbo užmokesčio) taikymo užtikrinimo ir (arba) įsipareigojimo tai daryti, bendro sprendimo priėmimo teisės užtikrinimo ir kt. ... gairės ir (arba) apibrėžimas
- Pateikite kitų šalių socialinių standartų pavyzdžius
- Surinkite argumentus, prieštaraujančius tolimesniam anksčiau naudotų sutarčių procedūrų sudarymo naudojimui
- Palyginkite ir (arba) parenkite apžvalgą, atskleidžiančią SVPSĮ reglamento privalumus, lyginant su ankstesnėmis sutarčių sudarymo praktikomis socialinės ir ekonominės transporto paslaugų infrastruktūros kontekste
- Konkretus veiksmų planas, įskaitant viešuosius ryšius
- Įtraukite veiksmų planą į kolektyvines derybas
- ...

Grįžkime prie **Editos** ir **Jono**, kurie tarėsi dėl vietos profsąjungos susirinkimo. Pradžioje buvo trumpas pasakojimas apie seminare gautą informaciją apie SPSĮ reglamento poveikį. Galiausiai jie pasiūlė surengti tris susirinkimus šia tema.

Susipažinęs su šia mokymo programa dauguma jūsų pasakys: per daug medžiagos trims vietos profsąjungos susirinkimams. Jūs esate teisūs. Šios informacijos, problemų, ir klausimų apie vietos viešojo transporto sutarčių sudarymo būdus yra per daug, jeigu bus tik trys profsąjungos susirinkimai po tris valandas. Profesinės sąjungos strategijos negalima sukurti per tris valandas. Taigi ši mokymo programa yra labiau panaši į „gėlių puokštę“ ir jūs galite pasirinkti jums patinkančią gėlę. Kitaip tariant, profesinių sąjungų organizacinis vystimasis bei jo rezultatas – profesinės sąjungos strategija – bus sėkmingas tik tada, kai „gyvenimas įgyja prasmę, nes tau patinka kelionė“.

Aš manau, **Edita** ir **Jonas** planavo šiuos tris susirinkimus galvodami kaip tik taip.

Literatūros sąrašas

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

COM(2011) 144 final: White Paper,
Commission interpretative communication on concessions under Community law, EU Official Journal C 121, 29 April 2000

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

Eurostat: Statistics on local public transport from http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/; data extracted from SBS- and t_tran_hv-tables and downloaded on 13-03-11

Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70

PRIEDAS

(TIK ANGLŲ KALBA)

– Nacionalinės ataskaitos apie miesto viešojo transporto sistemas įvairiose ES šalyse bei šalyse kandidatėse

– Tarptautinių kompanijų, veikiančių miesto viešojo transporto sektoriuje, apžvalga

– Europos darbo tarybos (EWC)

ANNEXES

1. National reports on Local Public Transport

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

Local Public Transport in Britain and Northern Ireland

By Martin Mayer, UNITE The Union

Structure of the national urban public transport system

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Trade union representation in urban public transport & collective agreements

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

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

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

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

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

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

Key bargaining issues currently are:

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

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

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

Key characteristics:

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

Legal framework: implementation of the PSO regulation

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Bulgaria

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Czech Republic

Structure and main issues of the urban public transport system

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Croatia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

Key characteristics:

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

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

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

Key characteristics:

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

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

Urban-suburban railway transport

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

Tram and bus transport

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

Key characteristics:

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

Urban public transport in France

by Alain Sutour, CGT Transport

Introduction

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

1. Human and social

1.1. Users

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

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

1.2. Work force

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

1.3. Social frame

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

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

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

2. Urban public transports' organisation

2.1. Urban transport authorities

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

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

2.2. Financing urban transports

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

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

2.3. Market structure

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

3. The result of a liberalization

3.1 An oligopoly

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

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

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

3.2. Main companies

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

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

3.3. National public companies

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

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

4. Arguments and facts

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

4.1. Cartelization

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

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

4.2. Return to public hands

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Hungary

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Latvia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

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

Important:

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

Key characteristics:

Challenges with employers:

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

Local Public Transport in Lithuania

Structure and main issues of the urban public transport system

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Malta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Romania

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

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

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

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

According with the used vehicles by category, we have:

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

Key characteristics:

- Adapting the PSO Regulation in national law

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

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

Local Public Transport in Slovenia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

Key characteristics:
- Private greed before public need

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARRIVA (2011)

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

EGGED (2009)

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

KEOLIS (2010)

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

NOBINA (2011)

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

VEOLIA TRANSDEV (2011)

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

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

First Group (2011)

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

MTR (2010)

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

Stagecoach (2011)

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

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

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

3. European Works Councils (EWC)

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

What are the conditions to establish a European Works Council ?

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

Scope: A EWC is...

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

Information means...

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

Consultation means...

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

Proplem with « Transnational dimension » ...

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

Importance of EWCs

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

How to establish a new EWC

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

The role of the ETF...

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

Examples for EWC in public transport

ARRIVA EWC

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

Kéolis EWC

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

EWC Véolia Environnement

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

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

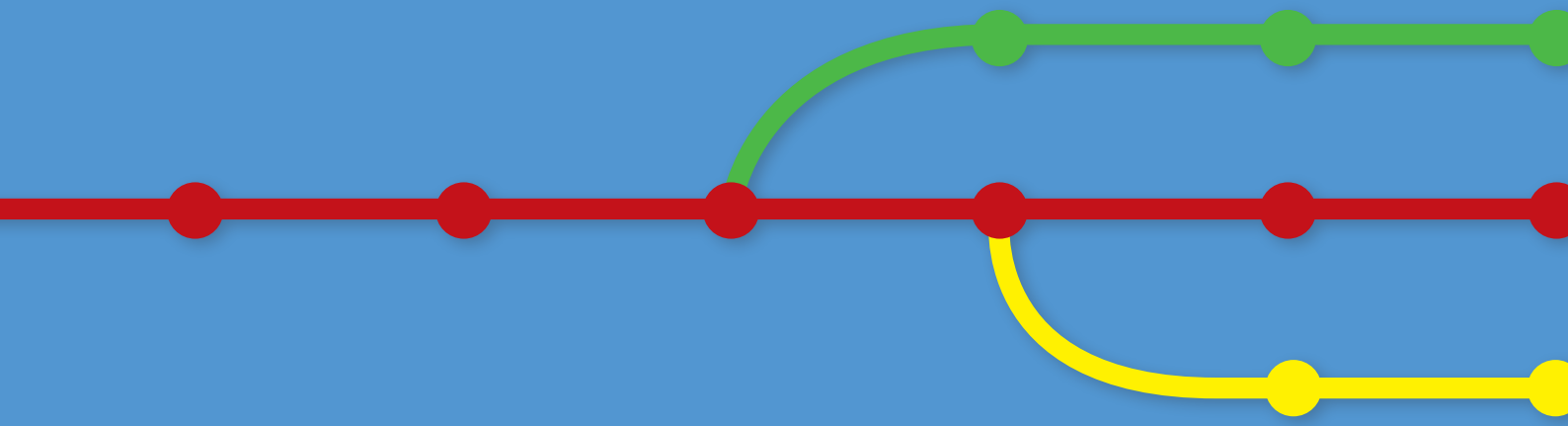
More information: Workers' participation website
http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils

4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

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

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

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



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

EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION