SOCIĀLIE APSTĀKĻI UN TIESĪBAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA JOMĀ

Instrumenti **arodbiedrību pārstāvjiem**, lai pārvaldītu izmaiņas regulā **par sabiedrisko transportu** un tirgū

KONSULTĒJOŠS MATERIĀLS ARODBIEDRĪBU AKTĪVIŠTIEM PILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA JOMĀ

MĀCĪBU MATERIĀLS TRIM APMĀCĪBU NODARBĪBĀM

autors Volkers Reske (Volker Röske)

LATVIAN

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

Ar Eiropas Savienības atbalstu

SATURS

1. ES vietējā sabiedriskā transporta tirgus raksturojums ..... p. 5

Sabiedriskā transporta nozīmīgums ilgtspējīgā sabiedrībā / PSO – jauna Eiropas regula sabiedriskā transporta jomā / ETF SCRIPT projekts / Nedaudz statistikas / aktīva mācīšanās grupās

2. Sanāksme – kādam nolūkam? ..... p. 11

Edita satiek Jonu / Lielbritānijas eksperiments / Darba kārtības sastādīšana

3. 1. sanāksme: PSO regula – instruments arodbiedrībām? ..... p. 15

Ko PSO regula regulē? / trīs pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu veidi / trīs tiešās piešķiršanas veidi / Darbinieku aizsardzība, sociālie un kvalitātes standarti konkursa procesā / pārredzamība / pārejas periods /

4. 2. sanāksme: nacionālais ziņojums – valsts sabiedriskā transporta struktūras un tirgus pārzināšana ..... p. 23

5. 3. sanāksme: attīstības plāns sociālajai videi ..... p. 28

Proaktīva pieeja un jauni dalībnieki / 1. darbība: SVID analīze / 2. darbība: ieguvumi no PSO regulas / 3. darbība: laika plānošanas saraksts un dalībnieki / 4. darbība: attīstības plāns

PIELIKUMS (tikai angļu valodā) ..... p. 37

Nacionālie ziņojumi par pilsētas sabiedriskā transporta sistēmām dažādās ES dalībvalstīs un kandidātvalstīs ..... p. 1

- Pārskats par daudznacionālajiem uzņēmumiem, kas aktīvi darbojas pilsētas sabiedriskā transporta jomā ..... p. 24
- Eiropas Uzņēmumu padome (EWC) ..... p. 26

1. ES VIETĒJĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TIRGUS RAKSTUROJUMS

Sabiedriskā transporta nozīmīgums ilgtspējīgā sabiedrībā

Sabiedriskā transporta izmantošana ir svarīgs rādītājs pārvietošanās pieejamībai mūsu sabiedrībā un transporta sistēmas ilgtspējai. Sabiedriskais transports rada mazāku vides piesārņojumu un var būt alternatīva privāto motorizēto transporta līdzekļu lietošanai. 2006. gadā Eiropas Savienībā sabiedriskā transporta daļa kopējā pasažieru apgrozījumā bija 15,7%[1].

No 1995. gada līdz 2006. gadam sabiedriskā transporta modālā daļa, salīdzinot ar kopējiem pasažieru transporta rādītājiem, ir nedaudz augusi par apmēram 1% ES 27 dalībvalstīs, kamēr absolūtais pasažieru skaits vietējā sabiedriskajā transportā (autobusu, tramvaju un metro pakalpojumi) tajā pašā periodā palielinājās par gandrīz 2%.

Neskatoties uz dominējošo individuālo pasažieru automašīnu daļu – 72,7% – salīdzinājumā ar 9,6% vietējam transportam – autobusu, tramvaju un metro pakalpojumiem –, vietējā sabiedriskā transporta nozīmīgums ir saņēmis arvien vairāk uzmanības transporta politikā ES līmenī un vairumā dalībvalstu. Šobrīd gandrīz 80% Eiropas iedzīvotāju dzīvo pilsētvidē un pārvietošanās vajadzībām viņiem ir kopīga infrastruktūra un telpa. Rezultātā vietējais sabiedriskais transports varētu kļūt ļoti nozīmīgs, lai nodrošinātu iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

Lai ilgtspējīgā veidā sekmētu iedzīvotāju mobilitāti un mazinātu videi kaitējošo apstākļu ietekmi, līdz integrētai vietējā transporta sistēmai ir jāattīsta tādi vietējie transporta veidi kā iešana kājām, riteņbraukšana, braukšana ar motocikliem, motorizētiem transporta līdzekļiem un kopīgo sabiedrisko transportu. Lai risinātu šīs problēmas un sasniegtu šo mērķi, sabiedriskais transports un īpaši vietējais sabiedriskais transports ir jāatīsta līdz jaunam „komforta, kvalitātes un ātruma līmenim, kas atbilst cilvēku vēlmēm", kā tas teikts Komisijas Eiropas Transporta politikas Baltajā grāmatā[2].

ES neviens nenoliegtu pieaugošo pilsētas sabiedriskā transporta politikas svarīgumu. Bet tajā pašā laikā mēs varam redzēt nekonsekvenci starp politiskajiem mērķiem un reālo situāciju vietējā sabiedriskā transporta jomā ES dalībvalstīs. Kopumā vietējam sabiedriskā transporta tirgum (2008. gads) apgrozījums ir gandrīz 60 miljardi eiro un tajā darbojas aptuveni 882 000 darbinieku[3]. Un tam ir viena kopīga iezīme visās valstīs – vietējam sabiedriskajam transportam ir nepieciešams segums no valsts budžeta. Citiem vārdiem sakot, vietējo sabiedrisko tarnsportu nevar finansēt tikai ar braukšanas maksām vien, īpaši, ja vēlamais politiskais mērķis ir piedāvāt pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus ar pieejamām un samaksājamām braukšanas maksām. Tomēr mēs jau varam sagaidīt, ka mūsdienās ierobežotie valstu budžeti pastiprinās esošos sarežģījumus vietējā sabiedriskā transporta finansēšanā.

Atbildīgas par vietējo sabiedrisko transportu galvenokārt ir vietējās politiskās lēmējpersonas un vietējās kompetentās institūcijas. Tas arī izskaidro, kāpēc katrā ES valstī vietējais sabiedriskais transports ir atšķirīgs. Un atkarībā no valsts likumiem un prakses tas pat katrā pilsētā ir atšķirīgs. Eiropas Savienībā ir liela dažādība attiecībā uz vietējā transporta struktūru un organizācijas modeli – kā tiek organizēts

1 cf. turpmākajiem datiem: Eurostat (Ed.): Panorama of Transport 2009 edition, p. 14 + 101;
2 cf. European transport policy for 2010: time to decide, Brussels, COM(2001) 370 final, p.85ff., 2011 adjusted and updated in another White Paper, COM(2011) 144 final
3 sk. 1. tabulu „Local transport market" šajā konsultējošajā materiālā, dati iegūti 13.03.11. no SBS un t_tran_hv tabulām EUROSTAT mājas lapā http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/

finansējums, vietējo transporta pakalpojumu sniedzēju piederība un struktūra, kompetento institūciju un operatoru attiecību tips un visbeidzot konkursu mehānismu lietojums vietējā transporta tirgū, kas ir daļa no esošā līgumslēgšanu regulējošā režīma.

PSO – jauna Eiropas regula sabiedriskā transporta jomā

2009. gada 3. decembrī spēkā stājās jauna Eiropas regula par sabiedriskā pasažieru transporta tirgu – Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70. Kopš tā laika tā ir spēkā visās dalībvalstīs un ir obligāta visās jomās.

Šīs jaunās Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (turpmāk **PSO regula**) nolūks ir „garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus **ar regulētas konkurences starpniecību** (autora izcēlums), garantējot arī sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārredzamību un pareizu darbību, ņemot vērā sociālos un vides faktorus, kā arī faktorus, kas saistīti ar reģionu plānošanu", kā ir norādīts PSO regulas pamatojumā.[4]

PSO regulas mērķis ir noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties konkursa procesā, un nodrošināt vispārējas nozīmes pakalpojumu sniegšanu vietējā sabiedriskā transporta jomā. Tajā ir arī definēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības.

Tā ir viena monētas puse, un otra ir tāda, ka vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumus nodrošina cilvēki. Vairāk nekā 880 000 cilvēku ES strādā kā vadītāji, remontstrādnieki vai administratīvie darbninieki. Viņi saskaras ar dažādu – pārsvarā negatīvu – ietekmi, kāda ir redzamajām izmaiņām vietējā transporta regulā un tirgus transformācijai ar konkursu starpniecību, piemēram, darbaspēka samazināšanai, algu samazināšanai, pašvaldības īpašumā esošo uzņēmumu privatizācijai, darba drošības zaudēšanai, ja mainās operatori vai notiek uzņēmumu pāreja, vai vismaz darba apstākļu izmaiņām.

Konkurētspējīgi tirgus apstākļi regulētā vietējā sabiedriskā transporta tirgū plaši ietekmēs sociālos un darba apstākļus. Arodbiedrībām un uzņēmumu padomēm ir jāstrādā ar darbiniekiem, lai uzlabotu darba apstākļus un nepieļaut nesociālu konkursu ietekmi uz vietējā sabiedriskā transporta tirgu ar sociālu noteikumu palīdzību. Un tām ir jāmācās risināt jautājumus, kas saistīti ar jaunu dalībnieku vietējā sabiedriskā transporta tirgū – kometento iestādi kā vienu no galvenajiem dalībniekiem PSO regulētajā pakalpojumu sniegšanas valsts līgumu piešķiršanas procesā. Citi dalībnieki arodbiedrībām un darbinieku pārstāvjiem ir labi zināmi: privāti un pašvaldībām piederoši vietējie transporta pakalpojumu sniedzēji. Vairums no tiem darbojas vietējā līmenī, bet ir arī valstiska vai daudznacionāla līmeņa privātie pakalpojumu sniedzēji.

4 Sk. Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pamatojumu Nr. 4

ETF SCRIPT projekts

2011. gadā ETF sarīkoja arodbiedrību projektu biedrībām, kas organizē pilsētas sabiedriskā transporta darbiniekus, ar uzsvaru uz jaunajām dalībvalstīm un kandidātvalstīm. Mērķis bija labāk paredzēt izmaiņas pilsētas sabiedriskā transporta tirgū, ņemot vērā jauno PSO regulu un labāk iepazīstot galvenos tirgus dalībniekus – lielākos daudznacionālos uzņēmumus.

Projekta nolūks bija informēt par pieejamajiem instrumentiem, kas ir piemēroti, lai ietekmētu politiskos lēmumus un, kad tie ir pieņemti, ietekmēt pakalpojumu valsts līgumu saturu, izmantojot jaunās regulas iespējas. Arodbiedrības pārstāvim ir jāiemācās sniegt atbildes uz daudziem jautājumiem politikas veidošanas jomā, piemēram, kā iejaukties politiskā līmenī galvenajā lēmumā par to, kā organizēt sabiedrisko transportu. Kādas iespējas sniedz PSO regula, lai nodrošinātu strādnieku aizsardzību pakalpojumu sniedzēju nomaiņas gadījumā? Kāda veida sociālie un kvalitātes kritēriji varētu tikt paredzēti, kāds ir aizsargājamo standartu līmenis?

Mērķis bija arī organizēt pieredzes apmaiņu starp arodbiedrībām no dažādām valstīm par stratēģijām:
- kā ietekmēt politisko lēmumu pieņemšanas līmeni;
- kā garantēt strādnieku pārstāvniecību un nodrošināt arodbiedrību pārstāvniecību laikā, kad notiek pārmaiņas sabiedriskā transporta tirgū;
- kādi ir pieejamie resursi un kāda veida stratēģija ir jāveido?

Tas ietver spēju analizēt konkurējošo tirgu un tā apstākļus, kā arī iespējamo attīstību nākotnē vietējā sabiedriskā transporta tirgū kā pamatu arodbiedrību stratēģijām šajā sektorā.

SCRIPT projekta dalībnieki bija no 12 jaunajām dalībvalstīm un kandidātvalstīm:
Bulgārijas, Horvātijas, Kipras, Čehijas, Igaunijas, Ungārijas, Maltas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Rumānijas un Slovēnijas.

Šis konsultējošais materiāls ir SCRIPT projekta[5] rezultāts, un tam ir jāpalīdz arodbiedrībām un to biedriem, kā arī darbinieku pārstāvjiem pārvaldīt izmaiņas un izaicinājumus gaidāmajā regulētajā konkurējošajā pilsētas sabiedriskā transporta tirgū.

Nedaudz statistikas

Pilsētas sabiedriskā transporta tirgu Eiropas Savienībā var raksturot, atbildot uz turpmākajiem jautājumiem:
- Cik liels ir apgrozījums sektorā?
- Cik daudz uzņēmumu ir sektorā?
- Cik daudz darbinieku strādā sektorā?

5 Paldies Alēnam Sutoram (Alain Sutor), CGT (Fracija), Mārtinam Maijeram (Martin Mayer), unite (Lielbritānija), Štefanam Haimliham (Stefan Heimlich), ver.di (Vācija) un Sabīnei Trīrai (Sabine Trier) (ETF) par noderīgajām un atbalstošajām diskusijām un ieguldījumu SCRIPT projektā un arī trīs semināru dalībneikeim par viņu apņēmību.

1. tabulā jūs atradīsiet atbildes par kopējo vietējā transporta tirgu ES 27 dalībvalstīs 2008. gadā.

1. TABULĀ JŪS ATRADĪSIET ATBILDES PAR KOPĒJO VIETĒJĀ TRANSPORTA TIRGU ES 27 DALĪBVALSTĪS 2008. GADĀ.

	nodarbinātās personas	uzņēmumi	apgrozījums
ES27 – Eiropas Savienība (27 valstis)	**882.200**	**14.717**	**59.874,0**
BG – Bulgārija	16.362	703	210,7
CZ – Čehija#	15.000	:	:
EE – Igaunija	2.420	17	25,7
CY – Kipra	979	173	40,7
LV – Latvija	10.425	133	155,5
LT – Lietuva	11.438	431	225,5
HU – Ungārija	28.270	75	693,6
PL – Polija	47.476	897	1.401,3
RO – Rumānija+	46.872	2.119	554,4
SI – Slovēnija	1.031	17	39,6
HR – Horvātija	2.931	44	47,7
MT-Malta*	1.050	1	18,0
Kopā: SCRIPT projekta dalībvalstis	**184.254**	**4.610**	**3.412,7**

+ neuzticami dati; *dati par ATP,pašnodarbināti, iesk. (avots: SCRIPT); # SCRIPT aprēķins; : nav datu; Avots: SCRIPT Maltai un Čehijai; visi pārējie dati no Eurostat, iegūti: 13.03.2011.; cf. fn. 3

Oficiālie dati visām valstīm nav pilnīgi, un bija jāpievieno daži aprēķini, tomēr, vispārīgi runājot, var teikt, ka vietējā sabiedriskā transporta tirgum ES 27 dalībvalstīs ir

- apmēram 60 miljardu eiro apgrozījums,
- kas tiek radīts apmēram 14 700 uzņēmumu
- ar apmēram 882 000 darbinieku.

Šie skaitļi sniedz vispārīgu priekšstatu par to, ko dēvē par „ES vietējā sabiedriskā transporta tirgu". Tomēr šai statistikai ir neliela saistība ar reālo situāciju sektorā katrā ES dalībvalstī.

Patāv visai atšķirīgas specifikācijas un katrā valstī tās ir atšķirīgas, piemēram, skatoties uz sabiedriskā transporta daļu no kopējā pasažieru apgrozījuma (2007. gads)[6]. Priekšgalā ir Ungārija (38%), Bulgārija (29%) un Slovākija (28%) un otrā galā Lietuva (zem 10%), Lielbritānija (13%) un Nīderlande (13%). Vai arī – Igaunijā ir ļoti laba sabiedriskā transporta daļa autobusu un tramvaju izmantošanā (23%), bet tikai 2% daļa dzelzceļa transportā.

6 cf. Eurostat (Ed.): Panorama of Transport 2009 edition

Līdzīgas atšķirības ir arī 12 SCRIPT projekta dalībvalstīs: Bulgārijā, Horvātijā, Kiprā, Čehijā, Igaunijā, Ungārijā, Maltā, Latvijā, Lietuvā, Polijā, Rumānijā un Slovēnijā. Kopā tās veido nosacīti nelielu apgrozījuma, uzņēmumu un darbinieku skaita daļu (sk. 2. tabulu: tirgus daļas).

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

2. TABULA: PILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA TIRGUS DAĻA SCRIPT DALĪBVALSTĪS

Vietējā sabiedriskā transporta tirgus	apgrozījums	uzņēmumu skaits	nodarbinātās personas
Citas ES dalībvalstis	95%	76%	83%
SCRIPT dalībvalstis	**5%**	**24%**	**17%**

Tomēr esiet uzmanīgi – tikai dati vien pasaka ļoti nedaudz par valsts vietējā sabiedriskā transporta patieso dabu SCRIPT dalībvalstīs. Apskatot statistiku 1. tabulā un redzot datus par SCRIPT dalībvalstīm un salīdzinot valstis citu ar citu, varētu izteikt tikai minējumus.

Tas pats var būt vērojams, ņemot datus no internetā pieejamajiem pārskatiem par aktivitātēm daudznacionālā līmenī (sk. 3. tabulu: daudznacionālie uzņēmumi, kas ir aktīvi SCRIPT dalībvalstīs), kas uzrāda šādu rezultātu: kopskaitā tikai apmēram 7300 no 184 000 (4%) darbinieku SCRIPT dalībvalstīs strādā daudznacionālos uzņēmumos.

Secinājums, ka daudznacionālajiem uzņēmumiem nav būtiskas lomas vietējā sabiedriskā transporta tirgū jaunajās ES dalībvalstīs, nebūtu pareizs. Skatoties uz Slovēniju un Maltu, ir redzams, ka šajās valstīs daudznacionālie uzņēmumi ir ļoti dominējoši. Ievērības cienīga ir cita tēma – Eiropas vietējā sabiedriskā transporta tirgū parādās jauns daudznacionāls dalībnieks: Egged Europe sāka Bulgārijā finansēt autobusus un tai ir akciju vairākums dažos Polijas vietējā sabiedriskā transporta uzņēmumos. Citās SCRIPT projekta dalībvalstīs – Kiprā, Igaunijā, Latvijā, Lietuvā un Rumānijā – nav zināmas daudznacionālu uzņēmumu aktivitātes vietējā sabiedriskā transporta tirgū.

3. TABULA: DAUDZNACIONĀLU UZŅĒMUMU AKTIVITĀTES SCRIPT DALĪBVALSTĪS

Valsts	daudznacionāls uzņēmums	darbinieki	autobusi	Vietējā sabiedriskā transporta aktivitātes
Bulgārija	Egged Europe	n/a	140	Egged Europe ir 100% meitas uzņēmums Izraēlā bāzētajai Egged Taavura Ltd.un tai pieder 51% no Bulgārijas „TransTriumf" Varnā (Egged Bulgaria)
Horvātija	Veolia	338	133	Panturist; reģionālais transports Osijekas apkaimē; kopš 2011. gada janvāra; VTV Pavlic d.o.o. Zagrebā
Čehija	Veolia	2.217	1.351	12 pilsētas transporta tīklos
	Ungārija	400	250	Uzņēmumi: B sak Bus s.r.o,Osnado spol s.r.o.

Malta	Arriva	384		Apmēram 200 vadītāju Budapeštā (BKV apakšuzņēmējs);
Polija	Arriva	900	500	Sākums 2011. gada 3. jūlijā (Arriva Malta; pēc aprēķiniem ap 600darbinieku)
Slovēnija	Veolia	2.382	915	Divās pilsētās: Varšavā un Tčevā
	Arriva	n/a	n/a	Tikai dzelzceļa tirgū (140 darbinieku; 20 vilcienu sastāvi)
	Egged Europe	n/a	n/a	MOBILES Poland ir 100% Egged Europe meitas uzņēmums un tam ir vairums akciju 17 vietējos transportauzņēmumos.
Slovinsko	Veolia	702	362	3 uzņēmumos: Certus, I&I, SAP

Avoti: internet mājaslapu pārskats veolia.com un arriva.com; egged.com; lejupielādēts 10.03.2011 un 23.03.2011.

Ne tikai statistika:
Lai labāk izprastu savas valsts vietējā sabiedriskā transporta sistēmu, vispirms ir jāskatās vietējais līmenis pirms valsts līmeņa. Piemēram, SCRIPT projekta dalībnieki šaubās par uzņēmumu skaitu, jo viņi pieņem, ka dažos gadījumos, piemēram, Kiprā, Horvātijā un Lietuvā EUROSTAT datos ir tādi uzņēmumi, kas nedarbojas kā vietējais transports, bet starppilsētu transports, vai citos gadījumos uzņēmumu skaits šķiet nepareizs, jo pa to laiku daži uzņēmumi ir bankrotējuši.

Aktīva mācīšanās grupās

Lai gūtu krietni plašāku priekšstatu un lai labāk izprastu savu valsts vietējā sabiedriskā transporta tirgu un tā darbības veidu, jums ir jāapskata kvalitatīvāki raksturlielumi un iezīmes. Jūs nevarat iegūt šīs zināšanas tikai no statistikas. Jums ir jāsazinās ar citiem cilvēkiem un pārsvarā Jūsu pašu kolēģi būs vislabākie eksperti, vai arī mēģiniet iegūt informāciju savas valsts Statistikas birojā. Ja darbojaties grupā, Jums tas būs vieglāk paveicams.

Jums būtu jāizmanto arodbiedrību struktūra un jāsatiekas arodbiedrību un darbinieku pārstāvju grupās un jāskatās, kā varat iegūt vairāk nacionālas un vietējas informācijas, apmainoties ar to starp uzņēmumiem.

Šis konsultējošais materiāls var jums palīdzēt atrast veidu, kā iegūt plašāku pārskatu par tirgus mehānismu, saskaņā ar kuru darbojas jūsu vietējā sabiedriskā transporta tirgus,

- par jūsu nacionālā vietējā sabiedriskā transporta tirgus īpašajām iezīmēm un
- kas ir galvenie rādītāji arodbiedrībām, kas tirgū ir svarīgi.

Jo labāk jūs zināt galvenos rādītājus pēc arodbiedrības domām, jo labāk jūs varat izmantot PSO regulas jaunos instrumentus, lai uzlabotu un organizētu arodbiedrību aktivitātes, lai cīnītos par sociālajiem standartiem un darbinieku aizsardzības noteikumā konkursa procesā un pakalpojumu sniegšanas valsts līgumos.

2. SANĀKSME – KĀDAM NOLŪKAM?

Edita satiek Jonu

Trolejbusa vadītāja, arodbiedrības pārstāve un vietējā transporta uzņēmuma darba padomes priekšsēdētāja Edita no Lietuvas satiek kolēģi Jonu, autobusa vadītāju un arodbiedrības pārstāvi no tā paša uzņēmuma, lai sagatavotu arodbiedrības sanāksmi. Viņi domā par nākamās sanāksmes darba kārtību un Edita ierosina sniegt īsu ziņojumu par starptautisku arodbiedrību semināru, kuru viņa apmeklēja pirms dažām nedēļām.

Jons: „Un tas ir viss?", un pēc nelielas pauzes viņš turpina: „Es nedomāju, ka tas būs pietiekami interesanti mūsu biedriem".

Edita: „Tas būtu, ja tu dzirdētu, kas notika Lielbritānijā ar vietējā sabiedriskā transporta sistēmu deregulācijas, privatizācijas un brīvās konkurences apstākļos," atbildēja Edita. „Un es dzirdēju par jaunu PSO regulu, kas regulēs gaidāmos konkursus mūsu vietējā transporta tirgū. Man šķiet, mums ir nepieciešams plāns, ko darīt".

Jons: „Edita, tu taču nedomā to nopietni – plāns?"

Edita: „Jon, tikai 5 vai 10 minūtes. Es tev pastāstīšu, ko tajā seminārā dzirdēju no arodbiedrības pārstāvja no Šefīldas par pieredzi, ko viņi guva konkursā vietējā transporta tirgū. Lūk, manas piezīmes. Noklausies un pēc tam mēs varam izlemt, ko darīt."

Jons: „Manis dēļ, sāc!"

Edita paņem papīra lapu un sāk lasīt savas piezīmes.

Edita: **„Britu pieredze"**[7]

> **1. Vietējais sabiedriskais transports Lielbritānijā un Ziemeļīrijā**
>
> **Vairāk nekā 95% vietējo autobusu satiksmes pakalpojumu sniedz privātie uzņēmēji. Vietējā autobusu tirgū dominē pieci britu daudznacionālie uzņēmumi: FirstGroup, Stagecoach, Arriva (šobrīd to absorbē jaunā Transdev/Veolia apvienība), Go Ahead un National Express, savstarpēji sadalot 70% no vietējā autobusu tirgus. Daži pašvaldību īpašumā esoši uzņēmumi pārdzīvoja privatizācijas vilni pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados, no kuriem lielākais ir Lothian Regional Transport, Edinburgas pilsētas autobusu tīkls. Arī Belfāstas autobusi un vairums Ziemeļīrijas autobusu ir palikuši valsts īpašumā.**
>
> **Autobusu pakalpojumi ārpus Londonas tika deregulēti 1986. gadā (1985. gada Transporta likums). Tas nozīmē, ka autobusu operatori var brīvi reģistrēties un sniegt autobusu pārvadājumu pakalpojumus maršrutos pēc pašu izvēles ar pašu noteiktām braukšanas maksām un pēc sava grafika. Vietējām pašvaldībām gandrīz nav nekādas teikšanas pār to, kādi pakalpojumi tiek sniegti. Aurtobusu uzņēmumi var brīvi sacensties cits ar citu vienā un tajā**

7 Edita ir pateicīga Mārtinam Meiejeram (Martin Mayer), unite (Lielbritānija) par viņa ziņojumu Viļņas seminārā 2011. gada martā.

pašā maršruta posmā un prasīt dažādas braukšanas maksas. Autobusu operatoriem ir jāreģistrē savi pakalpojumi pie transporta komisāra, reģionālas valsts amatpersonas, kas var piemērot sodu, ja autobusu satiksmes pakalpojumu sniedzējs nesniedz reģistrētos pakalpojumus vai ja ir konstatēts, ka tā autobusi nav droši. Visas izmaiņas autobusu pakalpojumos ir jāreģistrē pie transporta komisāra 8 nedēļas iepriekš.

Ja neviens autobusu operators nav gatavs sniegt autobusu pārvadājumu pakalpojumus vietā vai laikā, kur un kad pēc vietējās pašvaldības domām pakalpojumus vajadzētu sniegt, tā var piedāvāt noslēgt līgumu konkursa ceļā. Praksē daudzus svētdienu un vakara reisus, kā arī nenoslogotus maršrutus visā to kopumā šādi finansē vietējās pašvaldības. Lauku rajonos līdz pat 100% no tīkla var tikt finansēts konkursa ceļā.

Privatizācija un dergulācija tiek plaši uzskatīta par katastrofu vietējiem autobusu pārvadājumu pakalpojumiem. Braukšanas maksas ir augušas ātrāk nekā inflācija, pasažieru skaits ir sarucis un reisu biežums ir samazināts visos maršrutos, izņemot visnoslogotākos maršrutus (kas var būt ļoti ienesīgi no plkst. 7.00 līdz 18.00 no pirmdienas līdz sestdienai). Ārpus šiem laikiem reisu skaits ir ļoti samazināts un vietējām padomēm ir bijuši nepietiekami līdzekļi, lai tos visus atbalstītu ar konkursu starpniecību.

Londonas autobusu pakalpojumi tika privatizēti, bet ne deregulēti. Transport for London (TfL) nosaka maršrutu tīklu, grafikus un braukšanas maksas un tad noslēdz līgumus par katru maršrutu vai maršrutu kombināciju konkursa ceļā ar dažādiem Londonas autobusu pakalpojumu sniedzējiem. Līgumi tiek slēgti uz 3 vai 5 gadiem. Tā kā Londonas autobusu pakalpojumu sniedzēji ir pilnīgi atkarīgi no TfL līgumu saņemšanas, maršrutu zaudēšana var būt katastrofāla. Autobusu vadītāji var tikt pārcelti uz jaunā pakalpojumu sniedzēja depo līdz pat 30 jūdžu attālumā vai zaudēt darbu. Tomēr šī līgumu konkursu sistēma tiek plaši uzskatīta par labāku modeli nekā deregulācijas modelis, kas ir spēkā pārējā valstī.

Trīs svarīgākās iezīmes ir šādas:

- privātā alkatība dominē pār sabiedrības vajadzībām
- augstas braukšanas maksas, mazs pieprasījums
- sliktas algas un apstākļi

2. Juridiskais pamats: PSO regulas ieviešana

2009. gada Vietējā transporta likums dod vietējām padomēm tiesības ieviest „Kvalitātes līgumu" saskaņā ar kontrolēto konkursu modeli. Šīs tiesības ir neobligātas un pagaidām vēl nekur nav piemērotas. Labējas valdības ievēlēšana 2010. gada maijā var apgrūtināt padomēm to īstenot.

„Kvalitātes līguma" sistēma ļauj padomei atgūt kontroli pār autobusu tīklu un noteikt maršrutus un kursēšanas grafikus. Tad būs iespējams noslēgt līgumu par visu tīklu (vai sadalīt tīklu sīkākos reģionos, slēdzot līgumus par katru no tiem) ar vienu autobusu pakalpojumu sniedzēju, kuram būs ekskluzīvas tiesības sniegt pakalpojumus maršrutos, par kuriem noslēgts līgums. Līgumi būtu jāpiešķir, izmantojot kvalitāti kā kritēriju, nevis vienkārši zemāko cenu kā tas ir konkursā, tāpēc arī ir termins „Kvalitātes līgums".

2009. gada Vietējā transporta likums sniedz zināma apmēra aizsardzību darbiniekiem, kas tiek pārcelti no viņu esošā darba devēja pie jaunā darba devēja, kurš iegūst Kvalitātes līgumu. Vispirms visi darbinieki, kas pašlaik tiek nodarbināti autobusu līnijās reģionā, uz kuru attiecas

Kvalitātes līgums, ir jāidentificē un ir jānodrošina darbaspēka pārcelšana pie jaunā pakalpojumu sniedzēja. Pārceltajiem darbiniekiem ir garantēta samaksa un apstākļi, kas nav sliktāki par tiem, kādi viņiem bija iepriekš. Pārceltajiem darbiniekiem ir jāpiedāvā pensijas tiesības, kas nav sliktākas kā tās, kas viņiem bija iepriekš.

UNITE un citas arodbiedrības, kas pārstāv darbiniekus autobusu pārvadājumu nozarē, ilgi un grūti cīnījās par Kvalitātes līgumu ieviešanu un darbinieku pienācīgu aizsardzību. Mums ir jauns Vietējā transporta likums, bet diemžēl mums nav būtiska progresa likumdošanas ieviešanā. Kvalitātes līguma ieviešanas process, paredzams, ilgs divus līdz trīs gadus pēc tā sākšanas. Visi galvenie autobusu operatori enerģiski iebilst pret Kvalitātes līgumiem.

Šobrīd visi konkursi Lielbritānijā un Ziemeļīrijā notiek saskaņā ar Direktīvām 2004/17/EK un 2004/18/EEK, kas koordinē iepirkuma procedūras. Ja tiek ieviesti Kvalitātes līgumi, ir iespēja ieviest jaunās PSO regulas noteikumus.

Trīs svarīgākās iezīmes ir šādas:

- **ir pieņemta likumdošana kontrolētu konkursu modelim, bet tā vēl nekur nedarbojas,**
- **Kvalitātes līgumi pilnīgi aizsargātu darbinieku darbus, noteikumus un apstākļus,**
- **autobusu pakalpojumu sniedzēji iebilst pret izmaiņām un brīdina par lielāku birokrātiju un lielākām izmaksām.**

Edita: „Ko tu saki par šādu pieredzi?"

Jons: „Mēs neesam Lielbritānijā un mums mūsu jomā nav daudznacionālu uzņēmumu!" Pēc īsas pauzes Jons turpināja: „tomēr tur ir šis tas tāds, kas izklausās pēc mūsu problēmām: braukšanas maksas aug, mazāk pakalpojumu, mazāk pasažieru, nav kvalitātes standartu un sliktas algas un darba apstākļi. Bet ko mēs varam iesākt šeit – Kauņā, Lietuvā?", Jons atbild, kad Edita ir pabeigusi savu ziņojumu.

Darba kārtības sastādīšana

Edita: „Ko mēs varam darīt? Tas ir īstais jautājums, bet pirms atbildes sniegšanas mums ir jāvaicā,

- ko mēs zinām par sabiedriskā transporta tirgu un konkursu mehānismiem savā valstī,
- ko mēs zinām par juridisko pamatu,
- kā mēs varam mainīt mūsu neskaidro situāciju saistībā ar mūsu darbavietām?

Vai tas nebūtu pietiekams saturs mūsu pasākumam?" Edita kļūst sarūgtināta.

Jons: „Tev taisnība, Edita, tas būtu pietiekams saturs, bet tomēr un pirmkārt, es gribētu kaut ko dzirdēt par jauno PSO regulu vai kā tu viņu nosauci. Bet mums nav pietiekamas informācijas par mūsu vietējā sabiedriskā transporta tirgu Lietuvā. Vai tu kaut ko zini par situāciju Viļņā, Klaipēdā vai Šauļos? Un ko mēs – arodbiedrība – varam darīt, lai ietekmētu konkursu mehānismus savā valstī?"

Edita: „Jon, manuprāt, Tu tikko runāji par mūsu sanāksmes darba kārtības tēmām. - Labi. – Mēs nevaram visu izdarīt vienā sanāksmē, bet, man šķiet, mums ir pietiekami daudz tēmu un jautājumu vairākām sanāksmēm. Vai mēs nevarētu to noorganizēt?"

Jons: „Organizēsim **trīs sanāksmes**:

- vienu par PSO regulu un to, kas ir svarīgi mums kā arodbiedrībai,
- otru sanāksmi par mūsu situāciju vietējā sabiedriskā transporta tirgū, teiksim, tas būs mūsu nacionālais ziņojums,
- un trešo par to, ko mēs varam darīt vai ko mēs varam darīt – par attīstības plānu".

Edita: „Un cik ilgām būtu jābūt sanāksmēm?"

Jons: „Domāju, ka ar trim stundām pietiks. Sāksim 14.00 ar mūsu nākamo tradicionālo sestdienas sanāksmi vienu reizi mēnesī. Nākamā būs septembrī. Edita, vai tu pirmo sanāksmi varētu sākt ar savu stāstu par britu pieredzi? Es uz šo sanāksmi sagatavošos par juridiskajiem jautājumiem, par PSO regulu. Un tagad es atceros – mēs saņēmām dažus materiālus no saviem kolēģiem Viļņā – „Ceļvedis arodbiedrībām" vai kas tamlīdzīgs. Būs jāapskata. Pamazām tas kļūst interesanti."

Edita: „Tas ir nopietni, Jon, un otro sanāksmi mēs varam sākt ar jautājumiem par PSO regulu un apspriest tos apmēram 20 līdz 30 minūtes. Bet tagad es uzrakstīšu uzaicinājumu mūsu informācijas stendiem depo stacijās, remontdarbnīcā un biroja ēkā. Kā tu domā, Alfonss atnāks? Es neesmu viņu redzējusi jau vairākas nedēļas."

Jons: „ Alfonss? Domāju – ja pateikšu viņam, ka tu stāstīsi par britu pieredzi vietējā sabiedriskā transporta jomā, viņš atnāks. Es viņu satikšu nākamjā piektdienā 6. maršrutā, kad es viņu nomainīšu viņa maiņas beigās. Ai, mana maiņa sākas pēc 15 minūtēm – 6. maršrutā. Mani interesē, cik daudzi biedri atnāks. Edita, redzēsimies pasākumā, es arī atnākšu noklausīties tavu stāstu par britiem – otro reizi!"

Turpmākās trīs arodbiedrību sanāksmes ir organizāciju attīstības paraugi un sniegs arī vispārīgu informāciju, lai palīdzētu labāk saprast līgumu slēgšanas prakšu sarežģītību Eiropas vietējā sabiedriskā transporta jomā. Tāpēc tās būtu jāizmanto kā pamata resursu līdzeklis, plānojot un organizējot arodbiedrību stratēģiju, lai uzlabotu sociālos un kvalitātes standartus piešķiršanas procesu līgumos.

Šis konsultējošais materiāls var tikai sniegt noderīgus ierosinājumus un organizatoriskā trīs sanāksmju koncepcija ir tikai pamats. Tā balstās uz dalībnieku apņemšanos un to neizsmeļamo fantāziju, apvienojot zināšanas ar darbību. „Atalgojums ir brauciens".

3. 1. SANĀKSME: PSO REGULA – INSTRUMENTS ARODBIEDRĪBĀM?

Materiāls:

PSO regula: Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus.
Jūs varat atrast PSO regulu internetā savā valodā tīmekļa vietnē:
(http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2007:315:SOM:EN:HTML)
Izvēlieties savu valodu augšpusē labajā pusē. Pēc tam spiediet lpp. nr. 1.

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

Ko PSO regula regulē?

PSO regulas mērķis ir „garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus ar regulētas konkurences starpniecību, garantējot arī sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārredzamību un pareizu darbību, ņemot vērā sociālos un vides faktorus, kā arī faktorus, kas saistīti ar reģionu plānošanu", kā ir norādīts jaunās regulas pamatojumā.[8] Lai to paveiktu, „kompetentajām dalībvalstu iestādēm" ir attiecīgi jārīkojas, turpināts pamatojumā, „lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu". Ir arī neapstrīdami, ka „daudzus vispārējas ekonomiskas nozīmes sauszemes pasažieru transporta pakalpojumus nevar piedāvāt, jo tiem nav saimnieciska pamatojuma".[9]

Šī iemesla dēļ atbildīgās iestādes ir definējušas „sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības", t.i., „kompetentās iestādes definētu vai noteiktu prasību, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesaņemot papildu atlīdzību".[10]

Rezultātā šīs jaunās regulas mērķis ir regulēt „nosacījumus, saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas **un/vai** [ETF izcēlums] kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības." (1. pants (1. punkts, 2. paragrāfs)). Tas izskaidro – kā „lex specialis" PSO regulas mērķis ir noteikt vienotus konkurences noteikumus sabiedriskajiem pasažieru transporta pakalpojumiem kā pakalpojumiem ar vispārēju ekonomisku nozīmi. Tas konsekventi saista likumu par publiskajiem iepirkumiem ar likumiem par pabalstiem, jo visās valstīs ir parādīts, ka sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi nevar iztikt bez finansiālajiem korekcijas maksājumiem no valsts iestāžu puses.

8 Sk. pamatojumu Nr. 4
9 Sk. pamatojumu Nr. 5
10 2. pants (e)

CPSO regulas mērķi ir:

- regulēti konkursi sociāli ekonomisko saistību jomā un
- vienoti konkursu noteikumi sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem.

Sociāli ekonomiskās saistības var būt: īpašas cenas skolēniem, studentiem un gados vecākiem cilvēkiem, vai nakts reisi īpašos maršrutos utt.

Vienoti konkurences noteikumi ir: caurskatāmi un jau iepriekš noteikti parametri kompensācijas maksājumiem pašvaldībām un valdībai.

Bet vispirms ir jānoskaidro:

PSO regulas piemērošanai vispirms ir jānosaka, kādas ir valsts sabiedriskā transporta tirgus iezīmes un kādas „pamatstruktūras" tas ievēro.

Lai noskaidrotu, kādas „pamatstruktūras" ir valsts sabiedriskā transporta tirgum, ir jāatbild uz turpmākajiem jautājumiem:

- vai uzņēmums saņem kompensācijas maksājumus, lai tas varētu izpildīt savas sociāli ekonomiskās saistības, piemēram, īpašas cenas skolēniem, studentiem un gados vecākiem cilvēkiem vai nakts reisus īpašos maršrutos utt.?
- Vai uzņēmumam ir kādas ekskluzīvas tiesības un vai tās ir saistītas ar pienākumu nodrošināt transportu un/vai reisu sarakstu, un vai to regulē valsts likums, piemēram, vai uzņēmumam ir koncesijas vietējam sabiedriskajam transportam 203. līnijā no pirmdienas lidz svētdienai ar noteikto reisu sarakstu?

Ja atbilde uz vienu no šiem jautājumiem ir jā, PSO regula ir jāpiemēro, ja vien to neizslēdz valsts likums.

Trīs pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanas veidi

PSO regulā ir raksturoti trīs valsts līgumu piešķiršanas veidi, un tā ir atšķirība no pārējās ES likumdošanas par iepirkumiem: kompetentā iestāde var brīvi izvēlēties starp trim opcijām, ja ir spēkā atbilstoši apstākļi.

- Piešķiršana konkurences ceļā (5. panta 1. punkts) un
- Konkursa procedūra (5. panta 3. punkts)
- Tiešā piešķiršana (5. panta 2. punkts)

Iekļaujot šeit aprakstītās trīs valsts līgumu piešķiršanu procedūras, PSO regula nodrošina atbilsmi abiem principiem:

- vispārējas sabiedriskās nozīmes pakalpojumu brīvas organizēšanas principam, kā tas norādīts ES Līguma 16. pantā, un arī
- subsidiaritātes principam, kā norādīts ES Līguma 5. pantā.

Piešķiršanas konkurences ceļā divi veidi

Piešķiršanas procedūra konkurences procesā saskaņā ar **līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu konkurences ceļā** (5. panta 1. punkts) ir jāveic saskaņā ar piemērojamiem Direktīvu 2004/17/EK un 2004/18/EEK noteikumiem, „ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā noteikts minētajās direktīvās". Termins „pakalpojumu koncesija"[11] attiecas uz līgumu starp valsts franšīzes devēju un uzņēmumu, kas satur sīkāku informāciju un, iespējams, pienākumu sniegt pakalpojumu, bet nenosaka noteikumus par atalgojumu franšīzes devējam. Ekonomisko risku, ko rada pakalpojumu koncesija, uzņemas darbuzņēmējs.

Dalībvalstis var turpināt izmantot procedūras noteikumus, kas izklāstīti Direktīvās 2004/17/EK un 2004/18/EEK, kā iepriekš, ja to vēlas, kamēr pakalpojumu līgumi nekļūst par pakalpojumu koncesijām.

Skatīt piemēru „Britu pieredze": Lielbritānijā pārsvarā tiek izmantoti konkursi, kas atbilst līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai konkurences ceļā (5. panta 1. punkts).

Tomēr pēc ETF uzskatiem tas var būt spēkā tikai gadījumos, ja, piemēram, maksa par biļetēm nonāk pie atbildīgajām iestādēm, kas pēc tam uzņemas finanšu risku, nevis pasažieru transporta pakalpojumu operators.

Veicot **konkursa procesu** saskaņā ar PSO regulas 5.(3.) pantu, tas nozīmē, ka procedūrai ir jāatbilst četrām kategorijām:

- tai ir jābūt atvērtai visiem pakalpojumu sniedzējiem;
- tai ir jābūt taisnīgai;
- tai ir jābūt pārredzamai un
- tai ir jāatbilst nediskriminācijas principam.

Kad šie principi ir izpildīti, „procedūrā var ietvert sarunas saskaņā ar šiem principiem, lai noteiktu, kā vislabāk izpildīt īpašas vai sarežģītas prasības".

Turklāt šis **konkursa process ir instruments, kuru var izmantot, lai labāk saistītu vietējo un reģionālo transporta sistēmu ar pašvaldības un reģionālo politisko atbildību.**

Turklāt **konkursa procedūra** ir instruments, kuru var izmantot, lai saglabātu un aizsargātu esošos pašvaldības transporta tīklus līdz ar to sociāli ekonomiskajām saistībām, un kompetentā iestāde un tieši pakļautais operators var **brīvi definēt nosacījumus**, saskaņā ar kuriem tiek sniegti vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Skatīt piemēru „Britu pieredze". Tā sauktais „Kvalitātes līgums" atbilst konkursa procesam saskaņā ar 5. panta 3. punktu.

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

Tiešās piešķiršanas trīs veidi

Tiešā piešķiršana ir definēta kā „pakalpojumu valsts līguma piešķiršana noteiktam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam bez iepriekšējas konkursa procedūras." (2. panta h apakšpunts). To var piešķirt trīs dažādos veidos:

- tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam (5. panta 2. punkts),
- mazajam vai vidējam uzņēmumam (5. panta 4. punkts) vai
- dzelzceļa operatoram (5. panta 6. punkts).

Tiešā piešķiršana ir jauns piešķiršanas veids un to var izmantot tikai, ja piešķiršanas process atbilst PSO regulai!

Kompetentā vietējā iestāde var veikt **tiešo piešķiršanu tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam** (5. panta 2. punkts). Šādā gadījumā kompetentā vietējā iestāde pati veic savus autobusu, tramvaju un apakšzemes transporta pakalpojumus vai veic tiešo piešķiršanu pati savam tieši pakļautajam pakalpojumu sniedzējam (panta j apakšpunkts).

Šādā gadījumā ir jānodrošina, ka vietējai iestādei ir kontrole pār tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju ir tāda pati kontrole „kā pār savu aģentūru". Turklāt tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs ir pakļauts striktiem noteikumiem:

1. tas drīkst **būt aktīvs tikai vietējās iestādes teritorijā**, izņemot ienākošos un izejošos reisus,
2. ir aizliegts **piedalīties atklātā konkursa cenu piedāvāšanas procesā** par sabiedriskā transporta pakalpojumiem **ārpus vietējās iestādes teritorijas**, un
3. ja par transporta pakalpojumiem tiek noslēgts apakšlīgums, tam ir **pašam jāsniedz daudz transporta pakalpojumu.**

Saskaņā ar likumu par uzņēmumiem tieši pakļautā pakalpojumu sniedzēja 100% piederība vietējai iestādei vai reģionālajai iestādei nav obligāta, bet ir jābūt garantijām, ka valsts iestāde var piemērot „dominējošu ietekmi", kas „atbilst kontrolei pār tās pašas aģentūrām".

Rezultātā ir iespējami valsts-privātā sektora partnerības veidi.

Tiešo piešķiršanu var veikt arī mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, ja piešķiramie transporta pakalpojumi ir maza apjoma un līguma vērtība nepārsniedz divus miljonus eiro, vai ja gada transporta nobraukums nepārsniedz 600 000 km, vai ja uzņēmumam ir mazāk par divdesmit trim transporta līdzekļiem. Šādā gadījumā tiešā piešķiršana mazajiem vai vidējiem uzņēmumiem (5. panta 4.punkts) nodrošina, ka (daudzie) mazie un vidējie uzņēmumi individuālajā valsts vietējā transporta tirgū tiks aizsargāti, īpaši tie, kas pēdējos gados cieta tirgus pārvirzes dēļ, kā cēlonis bija cenu piedāvāšanas konkursi.

Visbeidzot, **tiešā piešķiršana dzelzceļa pakalpojumiem** pilsētas, piepilsētas un reģionālā transporta jomā saskaņā ar 5. panta 6. punktu ir iespējama uz maksimālo termiņu līdz desmit gadiem. Ja „nepieciešamie ekonomiskie aktīvi ir padarīti pieejami" lielā apmērā, tad šo termiņu var pagarināt pat līdz piecpadsmit gadiem. Ja tiešā piešķiršana tiek veikta dzelzceļa pakalpojumiem, dzelzceļa pakalpojumu sneidzējam nav jābūt valsts īpašumā un nav jābūt tieši pakaļautam pakalpojumu sniedzējam.

Neraugoties uz striktajiem noteikumiem un/vai precīzajiem priekšnoteikumiem, tiešās piešķiršanas nevajadzētu uztvert kā šķērsli, bet kā iespēju sociāli ekonomiskajām saistībām izpildīt īpašās prasības vietējam sabiedriskajam transportam saskaņā ar atbildīgās vietējās iestādes subsidiaritātes principu.

Darbinieku aizsardzība un sociālo un kvalitātes standartu nodrošināšana konkursa procesā

PSO regula paver jaunu dimensiju sociālajiem un kvalitātes standartiem konkursa procesā. Centrālais vienojošais faktors kompetentajai vietējai iestādei paplašināt piešķiršanas standartus, īpaši attiecībā uz darbinieku aizsardzību pakalpojumu sniedzēja nomaiņas gadījumā, un sociālie un kvalitātes standarti ir izklāstīti

4. panta 5. un 6. punktā:

(5. punkts) Neskarot valsts un Kopienas tiesību aktus, tostarp koplīgumus starp sociālajiem partneriem, **kompetentās iestādes var prasīt**, lai izraudzītais sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs pakalpojumu sniegšanai iepriekš pieņemtam **personālam dotu** tādas tiesības, ko personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārcelšana **Direktīvas 2001/23/EK nozīmē**. Ja **kompetentās iestādes prasa**, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu **konkrētiem sociāliem standartiem**, konkursa dokumentos un pakalpojumu valsts līgumos ir iekļauts attiecīgā personāla saraksts un norādīta pārredzama sīki izklāstīta informācija par personāla līgumtiesībām un par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem uzskata, ka darbinieki ir saistīti ar pakalpojumiem.

(6. punkts) Ja **kompetentās iestādes** saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem **prasa**, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji **atbilstu noteiktiem kvalitātes standartiem**, šos standartus iekļauj konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos.

Ko tas nozīmē?

Sociālie standarti var būt: lai aizsargātu darbaspēku pakalpojumu sniedzēja nomaiņas gadījumā pēc konkursa vai lai garantētu esošos koplīguma standartus, apmācību standartus, veselības un drošības standartus darba vietā, darba laiku utt.

Kvalitātes standarti var būt: speciāls autotransporta aprīkojums, piemēram, zemo grīdu transporta līdzekļi, reisu biežums, ļoti saskaņoti reisu saraksti, vienota biļešu sistēma utt.

Ir svarīgi noteikt sociālos un kvalitātes standartus vietējai sabiedriskā transporta sistēmai (skatīt turpmāko piemēru!). Tos vietējām kompetentajām iestādēm ir jānosaka līguma pretendentiem. Jo precīzāk tie ir noteikti, jo mazāka ir iespēja, ka kompetentā iestāde izvēlēsies „lētāko" pakalpojumu sniedzēju.

Lūdzu, ievērojiet:

- **Sociālie un kvalitātes standarti konkursa procesā nav obligāta prasība, bet tikai iespēja!**
- **Lai piemērotu šo iespēju, ir jālobē lēmumu pieņēmēji kompetentajā iestādē, kā arī politiķi!**

Sociālie standarti konkursa publikācijā: piemērs

Izvilkums no līguma specifikācijām par:
Vispārīga informācija Pakalpojumu līgums autobusu tīklā Švecingena-Hokenheima (D-Manheima) – Dokumenta numurs: 32487-2011; publicēšanas datums: 29.01.2011.

Pieteikumu pieņemšana atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. panta 3. punktam.
...

Līguma specifikācijas
…
8. Piekrist personālam nodrošināt atbilstību Direktīvas 2001/23/EK izpratnē un ievērot sociālos standartus Regulas (EK) Nr. 1370/2007 izpratnē.
...
Lai aizsargātu iepriekšējā pakalpojumu sniedzēja darbinieku tiesības ... izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam tiek prasīts sniegt iepriekšējiem darbiniekiem tiesības, kuras viņiem būtu bijušas, ja būtu notikusi pārcelšana Direktīvas 2001/23/EK izpratnē. ...

Izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam ir jāapliecina, ka tas pieņems visus iesaistītos darbiniekus ... un bez ierobežojumiem ievērot kā minimālos standartus visus sociālos standartus, kas ir spēkā šīs vispārīgās informācijas publicēšanas dienā. ... Darba (un sociālos) apstākļus skatiet koplīgumos pielikumā 38a, b, c, e, g, h and i.
…

Pārredzamība

Kopš 3.12.2009. visām konkursa procedūrām un tiešajām piešķiršanām **ir jābūt publicētām ES Oficiālajā vēstnesī (7. pants) vienu gadu pirms** konkursa procedūras sākšanas un aicinājuma iesniegt piedāvājumus vai vienu gadu pirms tiešās piešķiršanas veikšanas. Kompetentajām iestādēm ir jāpublicē, ko tās vēlas darīt:

- kāda veida piešķiršanu tās ir izvēlējušās,
- kad konkursa procedūra sāksies,
- konkursa apmēru (viens maršuts vai vairāki maršruti, vai visa vietējā transporta sistēma)
- nepieciešamie sociālie un kvalitātes standarti (sk. piemēru iepriekš), ja tādi ir.

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

Visu informāciju par konkursiem atradīsiet mājas lapā: TED - **T**enders **E**lectronic **D**aily. Visi var reģistrēties vietnē http://ted.europa.eu/TED/ un redzēt visas konkursa procedūras katrai valstij laukā „Transports un saistītie pakalpojumi".
Augšējā labajā stūrī varat izvēlēties valodu.

1. attēlā ir redzams piemērs un informācija no 676 konkursa publikācijām laikā no 03.12.2007. līdz 09.03.2011 no Polijas. Ja internetā uzklikšķināsiet uz dokumenta numura, varēsiet noskaidrot sīkāku informāciju un vairāk datu par konkrēto konkursu.

1. ATTĒLS: INFORMĀCIJA NO TED (VERSIJA ANGĻU VALODĀ)

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 vietnē atradīsiet arī kompetentās iestādes gada pārskatu par savā atbildībā esošo PSO regulas piemērošanu, kā to prasa 7. panta 1. punkts. Bet ...

Lūdzu, ievērojiet:

- **Visa informācija, kas publicēta TED, ir informācija par lēmumiem, kas jau ir pieņemti! Tātad tas ir ieskats tikai vēsturē, nevis nākotnē!**
- **Lai kaut ko mainītu, ir nepieciešams plāns (sk. 3. sanāksmi).**

Pārejas periods

Pēdējais, bet ne mazsvarīgākais: PSO regulas pārejas periods beigsies 3.12.2019.

No 3.12.2019. visām līgumu piešķiršanām sabiedriskajam transportam pa dzelzceļu vai ceļu ir pilnīgi jāatbilst PSO regulas 5. pantam saskaņā ar 8. panta 2. punktu.

Pārejas periods ir arī kā „lakmusa tests", kas parāda, vai un kā iepriekš dažādās sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu formas dalībvalstīs var apvienot. PSO regula skaidri nosaka – dalībvalstīm „ir **jārīkojas, lai pakāpeniski nodrošinātu atbilstību** 5. pantam".

Un ir vēl kāds elements: pārejas periodu kontrolē Eiropas Komisija „sešos mēnešos pēc pārejas laika pirmās puses beigām" (8. panta 2. punkts) dalībvalstīm ir jainformē Eiropas Komisija par PSO regulas ieviešanas stadiju.

Rezultātā vēlākais 2014. gadā visās dalībvalstīs notiks valsts mēroga diskusija par piešķiršanas procedūru saskaņā ar PSO regulu ieviešanas stadiju. Tas iekļauj ietekmi uz vietējo sabiedriskā transporta tirgu, tirgus dalībniekiem un to, kā ir vai nav ieviesti sociālie un kvalitātes standarti.

Sanāksmes beigās jums būtu jāsniedz atbildes uz šādiem jautājumiem:

- **Kādi ir galvenie PSO regulas jautājumi un vai es sapratu šos jautājumus pareizi?**
- **Vai PSO regula ir kas jauns manā valstī? Kas man bija jauns?**
- **Kādi ir izaicinājumi valsts pilsētas transporta sektorā manā valstī un vai PSO regula sniedz atbildes attiecībā uz privatizāciju un darbinieku aizsardzību?**
- **Kuras problēmas nevarēja atrisināt?**
- **Vai mums šo jautājumu un/vai problēmu dēļ vajadzētu vēl vienu sanāksmi ar kompetentās iestādes pārstāvi?**
- **Kādas problēmas līdz ar PSO regulas ieviešanu mums kā arodbiedrībai ir?**

4. 2. SANĀKSME: NACIONĀLAIS ZIŅOJUMS – VALSTS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA STRUKTŪRAS UN TIRGUS PĀRZINĀŠANA

Materiāli:

Iepazīstieties ar valsts statistikas biroja tīmekļa vietni;
Iepazīstieties ar Satiksmes ministrijas tīmekļa vietni;
Iepazīstieties ar to vadošo valsts vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju tīmekļa vietnēm, kas darbojas pilsētās, kurās ir vairāk nekā 50 000 iedzīvotāju;
Ja valsts līmenī darbojas daudznacionālie pakalpojumu sniedzēji, apskatiet to tīmekļa vietnes.

Ja vietējā sabiedriskā transporta tirgū darbojas daudznacionāli pakalpojumu sniedzēji, ieskatieties arī Darbinieku dalības tīmekļa vietnē http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils.
Direktīva 2009/38/EK par to, kā izveidot Eiropas Uzņēmumu padomi vai procedūru darbinieku informēšanai uzklausīšanai Kopienas mēroga uzņēmumos un Kopienas mēroga uzņēmumu grupās (pārstrādāta versija).

Visus pārējos materiālus atradīsiet, arī salīdzinot nacionālās procedūras, piemēram, Bulgārijai un Rumānijai, Darbinieku dalības tīmekļa vietnē.

Ja ispārīgi runājot, arodbiedrību zināšanas par sektoru, kurā tās darbojas, kurā tās organizē un apspriež koplīgumus, ir labas. Tā ir arodbiedrību veiksmīgā darba izvirzītā prasība un rezultāts. Tomēr mēs uzzinājām, ka īpaši vietējā sabiedriskā transporta sektorā, šķietami, arodbiedrības ir bāzētas uzņēmumos, nelielas un diversificētas, un ka zināšanas par valsts vietējo publiskā sabiedriskā transporta tirgu ir koncentrētas attiecībā uz lielākajiem pakalpojumu sniedzējiem galvaspilsētā un valsts lielākajās pilsētās. Lai uzlabotu zināšanas par valsts vietējo sabiedriskā transporta tirgu, būtu labi noorganizēt tikšanos, kurā piedalītos kolēģi no dažādiem uzņēmumiem un dažādām pilsētām. (Šādā gadījumā ilgums ir atkarīgs no tēmu klāsta un datiem, kas tiktu apkopoti.)

Turpmākās vadlīnijas sniedz dažus ieteikumus attiecībā uz informāciju, kas jāapkopo nacionālajam ziņojumam:

Vadlīnijas nacionālā ziņojuma par sabiedriskā transporta struktūru un tirgu sastādīšanai

Vietējais sabiedriskā transporta tirgus

- galvenie dalībnieki: pašvaldības, privātie, daudznacionālie pakalpojumu sniedzēji;
- transporta līdzekļu, darbinieku skaits;
- tirgus dalībnieku struktūra: lieli un/vai mazi un vidēja izmēra, daudznacionāli pakalpojumu sniedzēji
- pasažieru skaits: augošs/sarūkošs
- braukšanas maksas: augstas/zemas
- privatizācijas loma
- ...
- galvenās problēmas ir ...

Vietējā sabiedriskā transporta finansēšana

- no kurienes tiek iegūta nauda: pasažieriem, valsts un/vai pašvaldībām un/vai reģiona?
- finansiālās kompensācijas proporcija pret tirgus apjomu
- vai sabiedrisko pilsētas transportu atbalsta valsts/reģionālās/vietējās programmas un vai tās ir saistītas ar politiskajām direktīvām?
- ...
- galvenās problēmas ir ...
-

PSO regula

- Regulas (EK) Nr. 1370/2007 ieviešanas process: pilnīgi pabeigts?
- papildu valsts likumi piešķiršanai?
- ...
- galvenās problēmas ir ...

Arodbiedrību struktūra

- arodbiedrību pārstāvības struktūra; organizēto arodbiedrību biedru proporcija?
- koplīgumi valsts un/vai uzņēmuma līmenī, ko tie regulē?
- darbinieku aizsardzība un sociālie standarti: kādas ir problēmas?
- ...
- galvenās problēmas ir ..

Turpmākajās lapās ir sniegts piemērs nacionālajam ziņojumam – nacionālā ziņojuma struktūra, tēmas un dati no Horvātijas[12]. Iespējams, citiem nacionālajiem ziņojumiem dažos punktos ir citi akcenti.

VIETĒJĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA RAKSTURĪGĀS IEZĪMES	HORVĀTIJAS NACIONĀLAIS ZIŅOJUMS
vispārīgs raksturojums	Sabiedriskā transporta sistēma Horvātijā ietver trīs galvenās apakšsistēmas – tramvajus, atobusus un dzelzceļu. No tām tramvaja apakšsistēma veido 64%, autobusu apakšsistēma – 32% un dzelzceļa apakšsistēma – 14% no kopējā ar sabiedrisko transportu veikto braucienu skaita.
pakalpojumu sniedzēju skaits	44 (avots: Eurostat)
darbaspēks	2391 (avots: Eurostat)
apgrozījums	47,7 miljoni eiro (avots: Eurostat)
galvenie pakalpojumu sniedzēji	**Pilsētas sabiedriskais transports** ir koncentrēts pilsētās: • Zagreba (autobuss un tramvajs), • Rijeka, • Splita, • Dubrovnika, • Pula, • Osijeka (autobuss un tramvajs) un • Zadara. Šajās pilsētās pilsētas transporta pakalpojumu sniedzēji pieder pašvaldībai. Ārpus uzskaitītajām pilsētām sabiedriskā transporta pakalpojumus organizē apmēram 15 **privātie reģionālie pakalpojumu sniedzēji**. Daži no tiem ir bankrotējuši vai balansē uz sabrukšanas robežas.

12 Paldies Katarinai Mindumai no Horvātijas Dzelzceļa darbinieku arodbiedrības par palīdzību.

VIETĒJĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA RAKSTURĪGĀS IEZĪMES	HORVĀTIJAS NACIONĀLAIS ZIŅOJUMS
daudznacionālie pakalpojumu sniedzēji	Viens daudznacionālais pakalpojumu sniedzējs (Panturist Osijekā ar 338 darbiniekiem), Francijas Veolia grupas meitas uzņēmums, darbojas reģionālajā tīklā ap Osijeku un sadarbojas biļešu sistēmas jomā ar pašvaldības pakalpojumu sniedzēju. Tā ir vienīgā integrētā biļešu sistēma Horvātijā.
pasažieru skaits	**Pilsētas transports:** Tramvajs: 168 057 000 (2000. g.) 192 940 000 (2009. g.) Autobuss: 221 246 000 (2000. g.) 191 312 000 (2009.g.) Apmēram 65% no pilsētas sabiedriskā transporta pasažieru skaita Horvātijā izmanto Zagrebas pakalpojumu sniedzēju ZET. **Reģionālais transports**: Pasažieru skaits ir dramatiski samazinājies no 148 408 000 (1990. g.) līdz 58 493 00 (2009. g.) avots: Horvātijas Republikas statistikas gadagrāmata par 2010. gadu, interneta versija SLJH2010.pdf
transporta līdzekļu skaits	**Pilsētas transports:** Tramvajs: 443 (2000. g.) 415 (2009. g.) Autobuss: 1033 (2000. g.) 1270 (2009. g.) **Reģionālais transports:** Oficiālie dati nav pieejami Veolia meitas uzņēmumam Panturist Osijekā ir 133 autobusi.
koncesijas	Koncesijas autobusiem ir piešķirtas uz 5 gadiem, bet tikai apmēram 45 līdz 55% no tām patiešām darbojas. Tā iemesls ir fakts, ka pakalpojumu sniedzēji piesakās koncesijām ar reisiem, piemēram, ik 10-15 minūtes laikā no 17.00 līdz 19.00, bet patiesībā dodas reisos tikai ik pēc katrām 30 minūtēm.
izdevumu atgūšana	Braukšanas maksas sedz tikai apmēram 20% (aplēses) no kopējiem izdevumiem
Subsīdijas / kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām	Kompensāciju par skolēniem un studentiem maksā valdība visiem pakalpojumu sniedzējiem. Nekāda cita kompensācija netiek maksāta, piemēram, par degvielu, par īpašajiem transporta līdzekļiem un kvalitātes standartiem, sniedzot pakalpojumus, utt. Pašvaldībai piederošu pakalpojumu sniedzēju zaudēšanu sedz pašvaldības holdings (Zagrebā, piemēram, ienākumiem no citiem pašvaldībai piederošiem uzņēmumiem, piemēram, gāzes apgāde, ūdens piegāde, atkritumu apsaimniekošana, celtniecība un preču termināls).

VIETĒJĀ SABIEDRISKĀ TRANSPORTA RAKSTURĪGĀS IEZĪMES	HORVĀTIJAS NACIONĀLAIS ZIŅOJUMS
īpašas iezīmes	• Horvātijā nav transporta asociācijas, katrai transporta sistēmai vai katram pakalpojumu sniedzējam ir sava biļešu sistēma un sava cenu sistēma, pat Zagrebā pakalpojumu sniedzējam ZET ir viena biļešu sistēma savai autobusu sistēmai un cita – savai tramvaju sistēmai • Braukšanas maksas ir augstas, īpaši reģionālajam transportam • Dažos reģionos ir tikai pasažieru transporta pakalpojumi skolēniem, daži reģioni vietējā sabiedriskā transporta sistēmai kļūst par „baltajiem plankumiem" • Zagrebas reģionā tika izveidotas pilsētas-piepilsētas dzelzceļa sistēma. Pēdējos divos gados pilsētas dzelzceļa pasažieru skaits ir divkāršojies. • Vairumam uzņēmumu reģionālā transporta jomā ir finansiālas grūtības • Konkurenti – t.s. „melnās līnijas", kas pienāk 5 līdz 10 minūtes pirms paredzamā reisa • Slikta vai nekāda kvalitātes aspektu kontrole • Salīdzinoši zemas algas, par vismaz 20% zemākas par vidējo līmeni • Slikti darba apstākļi, īpaši darba laika ziņā • PSO regula: sociālie partneri nav iesaistīti likumu un no-likumu saskaņošanas un kontroles procesā, ir valsts likumi, bet tie netiek īstenoti • 14 vietējās arodbiedrības • Ļoti spēcīga arodbiedrības iekšējā proliferācija, kvazi arodbiedrību, asociāciju dibināšana, kas ne ir reģistrētas kā arodbiedrības, ne arī veic arodbiedrības pienākumus, arodbiedrības bez biedru piederības.

Nacionālie ziņojumi uzlabos arodbiedrību un darbinieku pārstāvju iespējas labāk analizēt savu vietējā sabiedriskā transporta tirgu. Tie palīdz veikt savu analīzi par stiprajām pusēm, vājajām pusēm, iespējām un draudiem (SVID analīze, skatīt 3. sanāksme). Tas var palīdzēt identificēt dažādas darbības jomas efektīva dialoga ar arodbiedrību biedriem veikšanai.

Šis nacionālais ziņojums būtu jāpapildina ar nacionālo piešķiršanas procedūru TED analīzi (sk. 1. sanāksmi).

Ja jūsu valstī darbojas daudznacionāli uzņēmumi, jums arī būtu jāapkopo informācija par Eiropas Uzņēmumu padomes (EWC) instrumentu starptautiskos uzņēmumos. Vai konkrētajam daudznacionālajam pakalpojumu sniedzējam ir pārstāvība Eiropas Uzņēmumu padomē? Vai manai valstij ir pārstāvības vieta EWC? Ja jā, vai šī vieta ir aizpildīta? Kurš ir arodbiedrības pārstāvis EWC?

Varētu būt, ka pēc 3 stundām nacionālais ziņojums vēl nebūs pabeigts, jo trūkst diezgan daudz detaļu. Šādā gadījumā jūs varētu piešķirt dažādus pienākumus citiem grupas biedriem un pabeigt nacionālo ziņojumu citā papildu sanāksmē.

Sanāksmes beigās būtu jāsniedz atbildes uz dažiem no turpmākajiem jautājumiem:

- **Vai es pareizi sapratu pilsētas sabiedriskā transporta sektora struktūru savā valstī?**
- **Kādas ir trīs svarīgākās vietējā sabiedriskā transporta sistēmas iezīmes?**
- **Vai es kaut ko zinu par PSO regulas ieviešanas līmeni? Kādas ir problēmas?**
- **Vai ir kādas citas iezīmes, kas arī ir svarīgas?**
- **Vai arodbiedrības ir iesaistītas piešķiršanas procesā? Kā?**

5. 3. SANĀKSME: ATTĪSTĪBAS PLĀNS SOCIĀLAJAI VIDEI

Materiāli:

Visi materiāli no 1. un 2. sanāksmes un 1. un 2. sanāksmes rezultāti.

3. sanāksme atšķiras no divām iepriekšējām. Pirmās sanāksmes laikā tika sniegta **informācija par jauno PSO regulu** un tās noteiktajiem izaicinājumiem un iespējām arodbiedrībām. Otrā sanāksme bija veltīta **informācijai par jūsu valsts vietējā sabiedriskā transporta tirgu**, tā struktūru un organizācijas veidu, dalībniekiem šajā jomā un to, kā darbojas sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu piešķiršanas procedūras. Vairumam abu sanaksmju dalībnieku tagad būs vairāk informācijas un plašāka izpratne par vietējā sabiedriskā transporta tirgus problēmām.

Proaktīva pieeja un jauni dalībnieki

Iepriekšējās sanāksmes ļāva apjaust, kāda būs turpmākā attīstība jūsu pašvaldībā vai reģionā, piemēram, vai jūsu vietējā sabiedriskā transporta uzņēmums piedalīsies konkursā vai nē. Un jūs uzzinājāt, ka tirgū ir jauni dalībnieki: daudznacionāli uzņēmumi, kas ir spēcīgi konkurenti jūsu pašvaldības sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Jūs arī uzzinājāt, ka tā ir jūsu kompetentā vietējā iestāde un vietējie politiķi, kas lemj par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras veidu: tiešā pakalpojumu valsts līguma piešķiršana jūsu pašvaldībai piederošam pakalpojumu sniedzējam vai konkurss.

Šādā situācijā arodbiedrībām ir jāmaina perspektīva un stratēģija. Ir jāveic „sarunas" ar politiķiem un iestādēm pirms parastajām sarunām par koplīgumu – par algām un darba apstākļiem uzņēmuma līmenī – ar darbiniekiem un to pārstāvjiem.

Priekšnoteikums

Līdz ar saistībām, ka pakalpojumu valsts līgumus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem piešķir kompetentā iestāde, arodbiedrībām ir jāpiemēro citāda stratēģija: Viens no galvenajiem momentiem ir **pamata lēmums par piešķiršanas procedūras veidu un/vai konkursa specifikāciju saturu**. Un ir citi sarunu partneri: vietējās kompetentās iestādes un politiķu pārstāvji.
Šī **proaktīvā pieeja** ir sekas noteikumu publicēšanai no vienas puses un jauna dalībnieka piešķiršanas procesā lomai no otras puses: vietējai kompetenetajai iestādei (skatīt 1. sanāksmi). To zinot, **3. sanāksme vispirms jau būtu tikšanās, lai izstrādātu arodbiedrību politikas stratēģiju piešķiršanas procedūras kontekstā**. Ja jūs sākat kampaņu pēc tam, kad esat redzējis piešķiršanas procedūras publikāciju savai pašvaldībai TED, jūs jau esat zaudējuši vienu no galvenajiem momentiem, lai ietekmētu sabiedriskā transporta darbinieku nākotnes noteikumus un apstākļus savā kopienā!

Zinot šo priekšnoteikumu, kas ir PSO regulas sekas, jūs varat ķerties klāt pie 3. sanāksmes.

3. sanāksmes centrālais punkts ir jautājums:
Kā mēs nonākam pie arodbiedrības stratēģijas, lai nodrošinātu darbinieku aizsardzību un uzlabotu sociālos un kvalitātes standartus piešķiršanas procedūras ietvaros?

Lai izstrādātu arodbiedrības stratēģiju, ir jāapspriež citi svarīgi jautājumi par turpmaākjām trim tēmām. Tie sanāksmei piešķirs struktūru:

- Kādas ir mūsu stiprās puses, vājās puses, draudi un iespējas?
- Kādi ir mūsu argumenti pret operatora nomaiņu (tiešajai piešķiršanai vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam) un – konkursa gadījumā – par labu sociālo standartu pieprasīšanai visiem konkurējošajiem uzņēmumiem procedūras ietvaros?
- Kāds attīstības plāns ir nepieciešams?

Pamācošas piezīmes:
Jūs varat organizēt šo sanāksmi plēnuma veidā vai ar dažādām darba grupām, vai jaukti. Tas ir atkarīgs no dalībnieku skaita. Ja jūsu grupā ir vairāk nekā 20 dalībnieku, jūs varat sadalīt plēnumu 2 vai 3 grupās. Visas grupas strādā ar tiem pašiem jautājumiem!

Visām grupām būtu jāapspriež visas darbības viena pēc otras: 1. darbība, 2. darbība, 3. darbība un 4. darbība.

1. darbība: SVID analīze

SVID analīze apskata **S**tiprās puses, **V**ājās puses, **I**espējas un **D**raudus, un mūsu gadījumā šai metodei ir tikai viens mērķis: no iepriekšējo diskusiju rezultāta 1. un 2. sanāksmē izveidot noteiktu struktūru.

Kā materiālu šai virknei var izmantot:

- Atbildes uz jautājumiem 1. sanāksmē, piemēram:
  - **Kādi ir galvenie PSO regulā apskatītie jautājumi?**
  - **Vai PSO regula sniedz atbildes attiecībā uz privatizāciju un darbinieku aizsardzību?**
  - **Kādas ir mūsu kā arodbiedrības problēmas attiecībā uz PSO regulas īstenošanu?**
  - **Vai mums ir vajadzīga tikšanās ar kompetentās iestādes pārstāvi, lai noskaidrotu šos jautājumus?**

- Nacionālais ziņojums par sabiedriskā transporta struktūru un tirgu un TED analīzi (skatīt 2. tikšanos)

un arī

- Atbildes uz jautājumiem 2. sanāksmē, piemēram:
  - **Kādas ir trīs galvenās vietējā sabiedriskā transporta sistēmas iezīmes jūsu valstī?**
  - **Raugoties uz vietējo situāciju, kādas ir trīs svarīgākās iezīmes?**
  - **Vai arodbiedrības ir iesaistītas piešķiršanas procesā? Kā?**

Ar šo materiālu un divās sanāksmēs gūto pieredzi jūs varat noteikt visas iezīmes, iespējas, problēmas, idejas utt.iekšējiem un ārējiem faktoriem kā ierosināts turpmāk.

Iekšējie faktori:

- **Stiprās puses:** arodbiedrības iezīmes, kas ir priekšrocība, piemēram, liels arodbiedrības blīvums; attīstības plāns tiešajai piešķiršanai; koplīgums tiek pieprasīts kā obligāts sociālais standarts konkursa gadījumā utt.
- **Vājās puses:** iezīmes, kuru dēļ arodbiedrība ir neizdevīgā pozīcijā, salīdzinot ar citiem, piemēram, zems arodbiedrības blīvums; sliktas zināšanas utt.

Ārējie faktori:

- **Iespējas:** ārējie faktori, kas var atbalstīt arodbiedrības, piemēram, politiskais atbalsts, vietējā sabiedriskā transporta attīstības plāns utt.
- **Draudi:** ārējie elementi, kas var izraisīt problēmas arodbiedrībai, piemēram, subsīdiju samazināšana, vietējā sabiedriskā transporta jautājuma neiekļaušana kompetentās iestādes darba kārtībā, politiskā atbalsta trūkums utt.

2. ATTĒLS: SVID ANALĪZES PIEMĒRS PAR VIETĒJO SABIEDRISKO TRANSPORTU

noderīgi	kaitīgi
S • liels arodbiedrības blīvums • semināri par PSO regulu • arodbiedrības kampaņa vietējā sabiedriskā transporta atbalstam • attīstības plāns tiešajai piešķiršanai • koplīgums sociālajiem standartiem konkursa gadījumā • ...	W • mazs arodbiedrības blīvums • nav kolēģu atbalsta • sliktas zināšanas par PSO regulu • ...
O • vietējā sabiedriskā transporta jautājums ir iekļauts kompetentās iestādes darba kārtībā • finansējums ir skaidrs un drošs • augošs pasažieru skaits • politiskais atbalsts • ...	T • subsīdiju samazināšana • vietējā sabiedriskā transporta jautājums nav iekļauts kompetentās iestādes darba kārtībā • nav politiskā atbalsta • nav vienotas cenu sistēmas • pašvaldības pakalpojumu sniedzējs tiks privatizēts • ...

Lūdzu, ievērojiet:
SVID grafikā nav pietiekami daudz vietas, lai uzskaitītu visas detaļas. Piemēram, ja jums kā rezultāts ir noderīgais iekšējais faktors „koplīgums sociālajiem standartiem konkursa gadījumā", jums ir nepieciešamas visas koplīguma detaļas vai vismaz galvenie punkti no šī līguma!

Pamācošas piebildes:
Katra darba grupa prezentē savus rezultātus plēnumā un tad jūs varat apkopot darba grupu rezultātus vienā grafikā kā 2. attēlā.
Ja vēlaties, varat izveidot prioritāšu sarakstu no visām vienībām.

2. darbība: ieguvumi no PSO regulas piemērošanas principā

Gatavojoties diskusijai ar vietējās kompetentās iestādes pārstāvjiem, nākamais solis 3. sanāksmē būs uzzināt, kā diskutēt par labu PSO regulai.

Tāpēc izveidojiet sarakstu, kurā uzskaitīti pozitīvie argumenti un ērtības vietējai kompetentajai iestādei **tiešās piešķiršanas** un **konkursa procedūras** gadījumā. Šis saraksts var izskatīties šādi:

Kompetentā iestāde var
- piešķirt sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus savam (pašvaldības) uzņēmumam;
- brīvi izlemt par tiešās piešķiršanas procedūras izvēli;
- tieši piešķirt pasažieru transporta pakalpojumu līgumus mazajiem un vidējiem uzņēmumiem;
- tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus dzelzceļa transportam pilsētas, piepilsētas un reģionālā transporta jomā;
- izvēlēties konkursa procedūru, kas atbilst īpašajai vietējā transporta sistēmas situācijai;
- noteikt darbinieku aizsardzību gadījumā, ja mainās pakalpojumu sniedzējs, kā arī sociālos un kvalitātes standartus.

Apmaiņā kompetentā iestāde
- saņem pārredzamus un vienādus noteikumus finanšu plūsmas atspoguļošanai attiecībā uz subsīdijām un korekcijas maksājumiem pasažieru transporta pakalpojumu jomā;
- var ietaupīt darījumu un administratīvās izmaksas, izmantojot regulācijas iespējas veikt tiešās piešķiršanas;
- var tieši kontrolēt savu vietējo sabiedrisko transporta sistēmu un efektīvi piemērot vietējo politisko gribu.

Attiecībā uz materiāliem skatiet ieteikumus 1. sanāksmei.

3. darbība: Laika plānošanas saraksts un dalībnieki

Pamācoša piebilde
Lai veiktu šo darbību, jūs varat sadalīt plēnumu 2 grupās – viena, kas izstrādā saraksta pirmo uzmetumu, un otra, kas sagatavo tādu attiecīgo dalībnieku sarakstu, pie kuriem vērsties jautājumā par piešķiršanas procedūrām vietējā sabiedriskā transporta jomā.

Laika plānošanas saraksts

Pirms saraksta izstrādāšanas pārbaudiet svarīgus datumus, piemēram:
- datums, kad jūsu valsts nacionālais ziņojums ir jānosūta Eiropas Komisijai, lai novērtētu PSO regulas ieviešanas progresu jūsu valstī (nacionālā progresa ziņojums)
- vietējā sabiedriskā transporta operatora (-u) esošās (-o) koncesijas (-u) / līguma (-u) beigu termiņš (-i)

- datums, kad vietējā kompetentā iestāde pieņems lēmumu par piešķiršanas procedūras veidu
- datums, kad ir jāpabeidz arodbiedrības koncepcijas uzmetums
- datums, kad jāapspriež arodbiedrības koncepcija ar vietējo kompetento iestādi / iespējams, vietējo pakalpojumu sniedzēju
- datums, kad...

Dalībnieki

Izveidojiet sarakstu ar attiecīgajām vietējām un reģionālajām organizācijām, kas iesaistītas lēmumos un jūsu vietējā sabiedriskā transporta organizēšanā, piemēram:

- arodbiedrība
- vietējais(-ie) pakalpojumu sniedzējs (-i)
- vietējā kompetentā iestāde
- pasažieru asociācija
- vides aizsardzības grupas
- politiskās partijas
- citi atbalstītāji, piemēram, „Cīņa par labāku transportu" (http://www.bettertransport.org.uk) Lielbritānijā vai apvienība „Par dzelzceļu" („Savez za Željeznicu) Horvātijā (http://www.szz.hr)...

1. līdz 3. darbība nosaka 3. sanāksmes pirmo daļu. Šīs pirmās daļas mērķis ir
- atsvaidzināt visu informāciju, kuru esat guvuši iepriekšējās sanāksmēs, un
- izvirzīt to līdz uzmanības centram.

Šīs pirmās daļas rezultātā jums būs
- **SVID analīzes elementi,**
- **argumenti diskusijai ar vietējās kompetentās iestādes pārstāvjiem**
- **turpmākajā procesā būtisko personu, kuras organizēsiet, saraksts un**
- **laika plānošanas saraksta uzmetums.**

Līdz šim brīdim jūs esat izstrādājuši visas svarīgās daļas, lai izveidotu arodbiedrības stratēģiju. 4. daļā mēs apkoposim visus iepriekšējo tikšanos rezultātus, lai izstrādātu plānu – attīstības plānu.

4. darbība: Attīstības plāns arodbiedrību rīcībai

Pamācošas piebildes:
Šai sadaļai izveidojiet darba grupas ar 5 – 7 dalībniekiem. To vienīgais uzdevums ir izveidot attīstības plānu. Šim attīstības plānam būs trīs kontrolpunkti: nacionālais, sociālais un rīcības kontrolpunkts, kā to varat redzēt turpmākajā attēlā.

Darba grupām vajadzētu strādāt ne vairāk kā 45 – 60 minūtes atkarībā no sanāksmju progresa. Bet pēc darba grupu darba jums vajadzētu noorganizēt atkarībā no grupu un dalībnieku skaita apmēram 60 minūtes ilgu plenārsēdi. Tās laikā būtu jāapspriež dažādie ieteikumi attīstības plānam un šīs diskusijas iznākumam vajadzētu būt kopīgam ierosinājumam sociālās vides attīstības plānam.

3. ATTĒLS: ATTĪSTĪBAS PLĀNS SOCIĀLAJAI VIDEI

Šī „ATTĪSTĪBAS PLĀNA" mērķis ir stimulēt grupas darbu. Tas ir tikai ierosinājums tāpat kā turpmākais kontrolpunktu saraksts arodbiedrību pārstāvjiem. Jūs zināt situāciju savā valstī vai savā kopienā vislabāk, un arodbiedrību stratēģijai ir jāatbilst individuālajai vietējai / valsts situācijai.

Kontrolpunktu saraksts arodbiedrību pārstāvjiem

Atbalstot ieteikto rīcības plānu, kas veicinātu taisnīgu un sociāli atbildīgu konkurenci vietējā sabiedriskā transporta jomā, vietējo un reģionālo arodbiedrību pārstāvji atsevišķajās dalībvalstīs var sākt rīkoties saskaņā ar turpmāk norādīto kontrolpunktu saraksta shēmu.

Tomēr ievērojiet, ka šis pārbaudāmo punkltu saraksts katrā valstī ir atšķirīgs, jo katrā valstī ir sava nacionālā pieeja industriālajām attiecībām. Tāpēc paturiet prātā savus nacionālos industriālos standartus un valsts likumdošanu par industriālajām attiecībām.
Turpmākais kontrolpunktu saraksts ir izstrādāts, lai palīdzētu izveidot vienotu rīcības procesu sabiedriskā transporta darbinieku interešu apliecināšanai un ieviešanai:

I. Sagatavošanās darbi

- Paturiet prātā nacionālos industriālo attiecību standartus un valsts likumdošanu par industriālajām attiecībām;
- Visu valsts juridisko noteikumu saraksts, kas papildina PSO regulu;
- Pievērsiet uzmanību īpašajiem izņēmumiem, piemēram, faktam, ka šobrīd tikai Direktīvas 2004/17/EK un 2004/18/EK tiek izmantotas attiecībā uz spēkā esošo valsts iepirkumus koordinējošo likumu par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem. Šajā gadījumā ir svarīgi izpētīt, kādi ierobežojumi ir spēkā, lai bloķētu šo vispārīgo iepirkumus koordinējošo noteikumu piemērošanu.

- Sagatavojiet pārskatu ar esošo pakalpojumu līgumu un/vai koncesiju beigu termiņiem pasažieru transporta jomā. Daudzi no šiem datumiem ir pieejami internetā.
- Kompetento vietējo un reģionālo iestāžu identificēšana;
- Saistīto klientu organizāciju kontaktppartneru identificēšana;
- Lēmums par to, vai būtu jāizveido rīcības plāns;
- Noteikšana, kā darbs tiks sadalīts starp brīvprātīgajiem un pilna laika arodbiedrību pārstāvjiem;
- Priekšdarbu grafika sastādīšana;
- ...

II. Rīcības plāna izstrādes laiks

Bieži pagarinātais izstrādes laiks piešķiršanas procedūrās nozīmē, ka arī rīcības plānam ir nepieciešams ilgs izstrādes laiks. Kā minimums tam būtu jāilgst:

- divi gadi, ja ir iespējama tiešā piešķiršana tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam,
- pusotrs gads, ja ir iespējami turpmāki tiešās piešķiršanas veidi,
- divi gadi, ja ir iespējama konkursa procedūra saskaņā ar 5. panta 3. punktu,
- seši mēneši, ja ir iespējama iepriekš izmantoto piešķiršanu uz konkursa pamata piemērošana saskaņā ar 5. panta 1. punktu.

Lūdzu, ievērojiet: norādītie izstrādes laiki katrā valstī var būtiski atšķirties.

III. Ar procesu saistītas aktivitātes attiecībā uz rīcības plānu

- Novērtējiet laika plānošanas sarakstus/grafiku
- Nosakiet, kāda veida piešķiršanas jācenšas panākt attiecībā uz rīcības plānu:
  - **Tiešā piešķiršana tieši pakļautajam pakalpojumu sniedzējam**
  - **Tiešā piešķiršana mazajiem vai vidējiem pakalpojumu sniedzējiem**
  - **Tiešā piešķiršana dzelzceļa pakalpojumu sniedzējam**
  - **Piešķiršana**
  - **Piešķiršanas procedūra**

- Nosakiet dalībniekus: kompetento vietējo un reģionālo iestāžu pārstāvji, vietējie un reģionālie politiķi, kas piedalās vietējā transporta politikas noteikšanā un lemj par to un tās organizēšanu politiskajās organizācijās
- Izlemiet, kas var atbalstīt darbību: politiķi, iedzīvotāju grupas, pasažieru un patērētāju asociācijas...
- Noskaidrojiet tirgus dalībnieku skaitu un, ja nepieciešams, to reģionālo sadalījumu
- Ja nepieciešams, nosakiet, kuri ir 5-8 svarīgākie tirgus dalībnieki
- Sagatavojiet pārskatu par valsts noteikumiem, kas piemērojami esošajām industriālās drošības tiesībām
- Iesaistiet arodbiedrību biedrus tāpat, kā aprakstītajās sanāksmēs
- Apkopojiet un pierakstiet argumentus par labu PSO regulas piemērošanai
- Kas var palīdzēt (arodbiedrības, arodbiedrības darbinieku pārstāvji, asociācijas, iedzīvotāju grupas, politiķi, eksperti...)?
- Sadaliet uzdevumus
- Nosakiet atbildīgās personas un iespējamos sadarbības partnerus
- Izstrādājiet pārstrādātu grafiku
- Novērojiet dalībnieku uzvedību
- Rakstiet protokolu
- Apspriedieties ar politisko partiju pārstāvjiem
- Apspriedieties ar vietējām un reģionālajām pārvaldēm
- Apspriedieties ar citām arodbiedrībām
- Apspriedieties ar iepriekšējo pakalpojumu sniedzēju

- Apspriedieties ar pasažieru un patērētāju grupām un citām vietējām darbības grupām
- Uzaicināt arodbiedrību asamblejas
- Apsveriet sabiedrisko attiecību darba veikšanu (informācijas stendi, flaieri, publiskās diskusijas...)
- Pierakstiet tūlītējo rīcību un rezultātus
- Pēc nepieciešamības arodbiedrībās sagatavojiet nacionālās kampaņas
- ...

IV. Rīcības plāns: taisnīga un sociāli atbildīga konkurence vietējā transporta jomā

- Pēc nepieciešamības sagatavojiet argumentu kopumu, parādot, kāpēc priekšroka ir dodama tiešajai piešķiršanai, nevis publiskajam konkursam
- Uzskaitiet tiešo piešķiršanu piemērus
- Pēc nepieciešamības sagatavojiet apsvērumu kopumu par to, kāpēc varētu apsvērt remunicipalizāciju
- Uzskaitiet remunicipalizācijas piemērus (atgriešanās pašvaldības/reģiona īpašumā)
- Apsveriet sociāli ekonomisko saistību nozīmi, ņemot vērā pieaugošo nepieciešamību veicināt ilgtspējīgas pārvietošanās iespējas pārapdzīvotajos rajonos
- Nosakiet līmeņa kritērijus kvalitātes standartiem attiecībā uz pakalpojumu kvalitāti, piemēram, kvalitātes standartus transporta līdzekļiem un satiksmes līnijām
- Pierādiet, kā kvalitātes standarti attiecas uz kvalitāti un saistīto darbinieku kvalifikāciju, sniedzot pasažieru transporta pakalpojumus, iespējams, lietojot konkrētus kvalitātes standartu, kas ir spēkā attiecībā uz darbiniekiem, piemērus (vadīšana, remontdarbi, apkalpošana un vispārīgā administrācija) – Ierosinājums: apmācību un kvalifikācijas paaugstināšanas grafiks
- Uzskaitiet kvalitātes standartu piemērus
- Līmeņa kritēriji sociālajiem standartiem un/vai to noteikšana, lai aizsargātu darbiniekus, īpaši, nodrošinot turpmāku esošo koplīgumu spēkā esamību pakalpojumu sniegšana svietā, aizsargājot darba vietas, aizsargājot darba līgumus darbinieku pārcelšanas gadījumā, ja tiek mainīti pakalpojumu sniedzēji, apsverot konkurējošus koplīgumus un ierosinājumus procedūras veikšanai, aizsargājot un/vai nosakot kā pienākumu piemērot koplīgumus (algu līgumus), aizsargājot tiesības piedalīties lēmumu pieņemšanā utt. ...
- Uzskaitiet piemērus sociālajiem standartiem, kas valstīs ir spēkā
- Apkopojiet argumentus pret turpmāku iepriekšējo piešķiršanas procedūru piemērošanu
- Veiciet salīdzinājumu un/vai sagatavojiet pārskatu, kas parāda PSO regulas priekšrocības pār iepriekšējām praksēm attiecībā uz sociāli ekonomiskajiem transporta pakalpojumiem
- Konkrēts rīcības plāns, arī sabiedrisko attiecību darbs
- Iekļaujiet rīcības plānu darba devēju un arodbiedrību sarunās/kampaņā
- ...

Atgriežamies pie **Editas** un **Jona**, domājot par vietējo arodbiedrību sanāksmi. Sākumā bija īss ziņojums no semināra par PSO regulas ietekmi. Noslēgumā viņi ierosināja sarīkot 3 sanāksmes par šo tēmu.

Pec šī konsultējošā materiāla izlasīšanas vairums no jums teiks: pārāk daudz jautājumu trim vietējo arodbiedrību sanāksmēm. Jums taisnība – visa informācija, problēmas un jautājumi par piešķiršanas veidu vietējā sabiedriskā transporta jomā ir par daudz tikai trim arodbiedrību sanāksmēm, no kurām katra ilgst apmēram 3 stundas. Arodbiedrību stratēģijas izstrādi nevar veikt tikai trijās stundās. Rezultātā šis konsultējošais materiāls vairāk ir kā „puķu pušķis" un jūs varat izvēlēties, kuras puķes jums patīk. Citiem vārdiem sakot, arodbiedrību organizatoriskā attīstība un to rezultāts - arodbiedrību stratēģija – var darboties tikai tad, ja „atalgojums ir brauciens".

Domāju, ka **Edita** un **Jons** plānoja savas trīs sanāksmes šādā garā.

Atsauces

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

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

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

Eurostat: Statistics on local public transport from http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/; dati iegūti no SBS- un t_tran_hv-tabulām un lejupielādēti 13.03.11.

Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70

PIELIKUMS

(TIKAI ANGĻU VALODĀ)

– Nacionālie ziņojumi par pilsētas sabiedriskā transporta sistēmām dažādās ES dalībvalstīs un kandidātvalstīs

– Pārskats par daudznacionālajiem uzņēmumiem, kas ir aktīvi pilsētas sabiedriskā transporta jomā

– Eiropas Uzņēmumu padome (European Works Council; EWC)

ANNEXES

1. National reports on Local Public Transport

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

Local Public Transport in Britain and Northern Ireland

By Martin Mayer, UNITE The Union

Structure of the national urban public transport system

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Trade union representation in urban public transport & collective agreements

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

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

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

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

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

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

Key bargaining issues currently are:

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

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

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

Key characteristics:

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

Legal framework: implementation of the PSO regulation

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Bulgaria

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

The bus and trolleybus transport services 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.

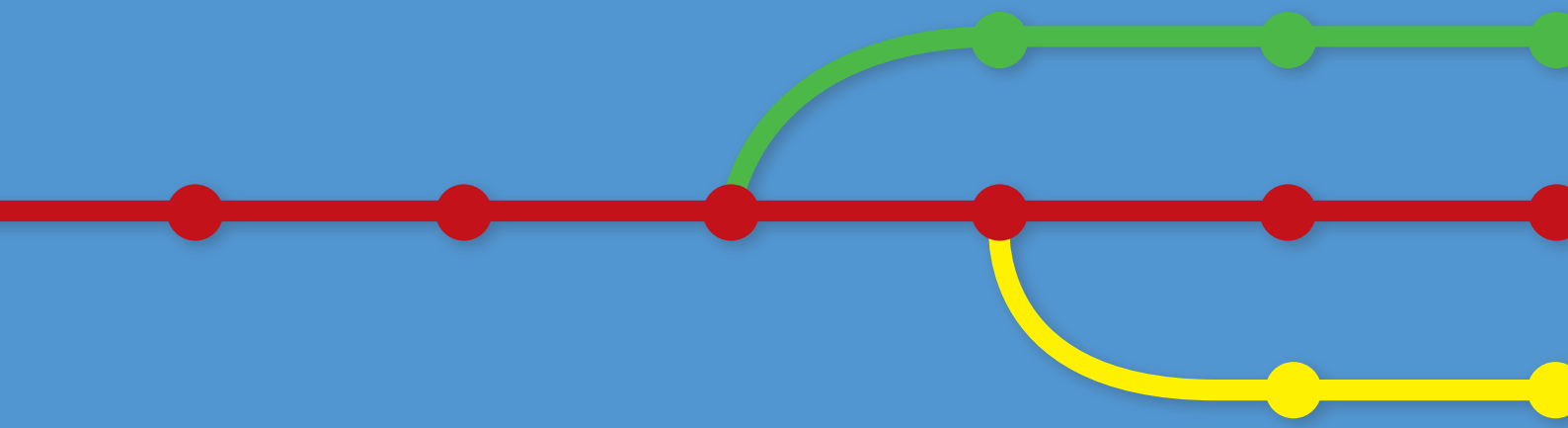
More information: Workers' participation website
http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils

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