WARUNKI SOCJALNE I PRAWA W SEKTORZE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Instrumenty dla **przedstawicieli związków zawodowych** przeznaczone do regulacji **transportu publicznego** i zarządzania zmianami na rynku

PROGRAM SZKOLENIOWY DLA AKTYWISTÓW ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH PRACOWNIKÓW TRANSPORTU MIEJSKIEGO

PROGRAM SZKOLENIOWY OPRACOWANY NA TRZY ZAJĘCIA

Opracowanie: Volker Röske

POLISH

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

projekt finansuje Unia Europejska

TREŚĆ

1. Właściwości rynku transportu publicznego UE ..... p. 5

Znaczenie transportu publicznego / Rozporządzenie dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, *ang. PSO* – nowe rozporządzenie dotyczące transportu publicznego w Europie / ETF SCRIPT projekt / Nieco statystyki / Aktywne szkolenie w grupach

2. Spotkanie – jaki jego cel? ..... p. 11

Edyta spotyka się z Jonasem / Brytyjski eksperyment / Przygotowanie agendy

3. 1 spotkanie: Rozporządzenie PSO – instrument dla związków zawodowych? .... p. 15

Co reguluje niniejsze rozporządzenie? / Trzy sposoby zawierania umów w zakresie świadczenia usług publicznych / Trzy rodzaje umów bezpośrednich / Zapewnienie ochrony pracowników oraz standardów socjalnych i jakości w trakcie przetargu/ Okres przejściowy

4. 2 spotkanie: Narodowe sprawozdanie – informacja o narodowej strukturze i rynku transportu publicznego ..... p. 23

5. 3 spotkanie: Plan działań dotyczący ochrony socjalnej ..... p. 28

Pogląd i nowi gracze / 1 krok: analiza SSGG / 2 krok: korzyści z rozporządzenia / 3 krok: Plan kalendarzowy i działacze / 4 krok: Plan działań

ZAŁĄCZNIK (tylko w języku angielskim) ..... p. 37

- Narodowe sprawozdania o systemach publicznego transportu miejskiego w poszczególnych krajach UE oraz w krajach kandydujących ..... p. 1
- Międzynarodowe spółki działające w sektorze publicznego transportu miejskiego ..... p. 24
- Europejska Rada Pracownicza (EWC) ..... p. 26

1. WŁAŚCIWOŚCI RYNKU TRANSPORTU PUBLICZNEGO UE

Znaczenie transportu publicznego

Stopień korzystania z transportu publicznego jest bardzo ważnym wskaźnikiem odzwierciedlającym możliwości mobilne społeczeństwa i jakość systemu transportu. Transport publiczny w mniejszym stopniu zanieczyszcza środowisko i może stać się alternatywą wobec indywidualnych środków transportu. W 2006 r. Udział transportu publicznego UE stanowił 15,7%[1] w ogólnych przewozach pasażerów.

W latach 1995 - 2006 udział na rynku transportowym 27 krajów UE, w porównaniu z ogólnymi wskaźnikami transportu pasażerskiego, nieco wzrósł (ok. 1%), absolutna zaś liczba lokalnego transportu publicznego (autobusy, tramwaje i metro) wzrosła o prawie 2%.

Mimo że większość ludzi (72,7%) do podróżowania wybiera prywatne samochody osobowe, to w porównaniu z transportem pasażerskim – autobusami, tramwajami i metro, na który przypada zaledwie 9,6% przewozów, w polityce transportowej UE i większości państw członkowskich coraz więcej uwagi poświęca się lokalnemu transportowi publicznemu. Obecnie prawie 80% ludności Europy mieszka w środowisku miejskim i korzysta ze ogólnej infrastruktury i przestrzeni. A więc lokalny transport publiczny mógłby stać się poważnym graczem zapewniającym dobrą jakość życia obywateli.

W celu stworzenia dogodniejszych warunków dla mobilności obywateli i zmniejszenia zagrożenia dla środowiska wszystkie rodzaje transportu – chodzenie pieszo, jazda rowerami, motocyklami, motorowymi środkami transportu oraz transportem publicznym – powinny zostać zintegrowane w jednym systemie transportowym. Mając na względzie niniejsze problemy i wspomniane cele, transport publiczny, a w szczególności lokalny transport publiczny, powinien osiągnąć „nowy poziom wygody, jakości i prędkości odpowiadający oczekiwaniom ludzi", mówi się w Białej księdze Polityki Transportowej KE[2].

Nikt w UE nie zdołałby zaprzeczyć, że znaczenie polityki dotyczącej miejskiego transportu publicznego wzrasta. Jednakże z drugiej strony widzimy, że brak jest konsekwencji pomiędzy celami politycznymi i realna sytuacją lokalnego transportu publicznego w krajach członkowskich UE. Ogół obrotów w sektorze lokalnego transportu publicznego w 2008 r. wynosił blisko 60 mld. EUR sektor ten zatrudnia około 882.000 pracowników[3]. We wszystkich krajach daje się zauważyć pewną wspólną cechę: lokalny transport publiczny potrzebuje rekompensat z budżetów państwowych. Mówiąc inaczej, lokalny transport publiczny odczuwa brak środków pochodzących ze sprzedaży biletów. zwłaszcza w tych przypadkach, gdy celem politycznym jest świadczenie usług transportu publicznego po przystępnej cenie. Jednakże już dziś widzimy, że z ograniczonych budżetów państwowych coraz trudniej będzie finansować transport publiczny.

Odpowiedzialność za lokalny transport publiczny głównie przypada decydentom politycznym i odpowiednim instytucjom lokalnym. Tłumaczy to, dlaczego lokalny transport publiczny tak się różni w różnych krajach UE. Nawet w poszczególnych miastach jest inny, w zależności od prawodawstwa i tradycji

1 Por. dane: Eurostat (ED.): Panorama transportu 2009 r., s.14 + 101;
2 Por.: Europejska Polityka Transportowa, 2010 r.: czas na dalsze decyzje, Bruksela, COM (2001) 370 ostateczna wersja, s. 85ff, ze zmianami z 2011 r. w innej Białej Księdze, COM(2011) 144 ost.
3 Patrz. Tabelę 1 „Lokalny rynek transportu", dane pochodzą z 2011 03 13 VSS i z t_tran_hv tab. Eurostat, strona główna http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/

kraju. W Europie istnieje wielka różnorodność struktury i modeli organizacyjnych transportu lokalnego: przede wszystkim różnią się systemy finansowania, formy własności i struktura operatów, charakter relacji pomiędzy kompetentnymi instytucjami i operatorami oraz mechanizmy konkurencji, które stanowią część systemu normatywnej regulacji na lokalnym rynku transportowym.

Nowe rozporządzenie UE dotyczące transportu publicznego

Z dniem 3 grudnia 2009 r. weszło w życie nowe rozporządzenie dotyczące publicznego transportu pasażerskiego: Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 Od tej daty niniejsze rozporządzenie obowiązuje wszystkie kraje członkowskie i wszystkie sektory.

Do głównych celów niniejszego rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 określonych w w preambule należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego.[4]

Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie, w jaki sposób, przy zachowaniu zasad prawa wspólnotowego, właściwe organy mogą podejmować działania w sektorze pasażerskiego transportu publicznego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej. Rozporządzenie określa też warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług.

Jest to jedna strona medalu. Z drugiej zaś strony usługi z zakresu transportu publicznego świadczą ludzie. W państwach członkowskich UE ponad 880.000 osób pracuje jako kierowcy, prowadzi nadzór techniczny lub jest zatrudnionych w administracji. Ci ludzie mają różne doświadczenie, przeważnie negatywne, jeśli chodzi o zmiany regulacji w sektorze publicznym i transformacje na rynku pojawiające się wraz z regulacjami konkurencji, np., redukcja pracowników, obniżanie wynagrodzenia, prywatyzacja przedsiębiorstw samorządowych, słabe gwarancje na zapewnienie miejsca pracy w przypadku zmiany operatora lub formy własności przedsiębiorstwa czy też zmiany warunków pracy.

Konkurencyjne warunki rynkowe na regulowanym rynku lokalnego transportu publicznego będą miały duży wpływ na warunki socjalne i warunki pracy. Związki zawodowe i rady zakładowe powinny współpracować z pracodawcami w celu poprawy warunków pracy i warunków socjalnych, zmniejszania wpływu negatywnej konkurencji na rynek lokalnego transportu publicznego. Także muszą się nauczyć współdziałać z nowym graczem na rynku transportu publicznego, właściwym organem jako jednym z podstawowych działaczy w procesie zawierania umów. Inni działacze są dobrze znani przedstawicielom związków zawodowych: prywatni lub samorządowi operatorzy w sektorze lokalnego transportu publicznego. Większość z nich jest działaczami lokalnymi, lecz są także prywatni operatorzy działający w skali narodowej lub międzynarodowej.

4 Patrz. Rozporządzenie (WE) Nr. 1370/2007 p. 4 preambuli.

Projekt SCRIPT Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF)

W 2011 r. ETF przygotowała projekt dla związków zawodowych zrzeszających pracowników komunikacji miejskiej, w którym szczególną uwagę poświęca się nowym państwom członkowskim oraz krajom kandydującym. Celem projektu jest pomoc w określaniu zmian na rynku miejskiego transportu publicznego z uwzględnieniem przepisów nowego rozporządzenia i głównych uczestników rynku – dużych wielonarodowych spółek.

Celem projektu jest informowanie o środkach mających wpływ na decyzje polityczne, następnie zaś, gdy decyzje zostały podjęte – mających wpływ na treść umów o zamówieniach publicznych z wykorzystaniem możliwości wynikających z nowego rozporządzenia. Związkowiec powinien się nauczyć odpowiadać na wiele pytań związanych z kształtowaniem niniejszej polityki, np., jak na szczeblu politycznym ingerować w momencie podejmowania zasadniczych decyzji dotyczących organizacji transportu publicznego? Jakie gwarancje dla zabezpieczenia miejsca pracy w przypadku zmiany operatora daje nowe rozporządzenie? Jakie są kryteria socjalne i kryteria jakości, jakie standardy należy zapewnić?

Innym celem jest organizowanie wymiany doświadczeń pomiędzy związkami zawodowymi różnych krajów dotyczących wywierania wpływu na decyzje polityczne, zapewnienia udziału pracowników i związków zawodowych w momencie zmian zachodzących na rynku transportowym, posiadanych zasobów i wypracowywania odpowiednich strategii.

Obejmuje to również zdolność do analizowania konkurencyjnego rynku i jego warunków oraz ewentualnych przyszłych zmian na rynku lokalnego transportu publicznego, kształtowania strategii związków zawodowych w tyn sektorze.

W projekcie SCRIPT uczestniczyli przedstawiciele 12 nowych państw członkowskich i krajów kandydujących do UE: z Bułgarii, Chorwacji, Cypru, Czech, Estonii, Węgier, Malty, Łotwy, Litwy, Polski, Rumunii i Słowenii.

Niniejszy program szkoleniowy opracowany został podczas realizacji projekt SCRIPT[5]. Program pomoże związkom zawodowym, ich członkom oraz przedstawicielom pracowników w zarządzaniu zmianami na rynku transportu miejskiego, pokonywaniu przyszłych wyzwań.

Nieco statystyki

Rynek komunikacji miejskiej UE można scharakteryzować odpowiadając na następujące pytania:

- Jakie są obroty w tym sektorze?
- Ile jest przedsiębiorstw w sektorze?
- Ilu pracowników jest zatrudnionych w sektorze?

5 Dziękujemy Alain Sutor, CGT (Francja), Martin Mayer, unite (W.B.), Stefan Heimlich, ver.di (Niemcy) ir Sabine Trier (ETF) za interesujące dyskusje i wkład w realizacę projektu SCRIPT, dziękujemy też uczestnikom trzech seminariów.

Tab.1.obrazuje rynek lokalnego transportu 27 państw UE w 2008 r.

TAB.1: RYNEK TRANSPORTU LOKALNEGO UE (LOKALNY TRANSPORT LĄDOWY, ZA WYJĄTKIEM TAKSI,

	Liczba pracowników	Liczba przedsiębiorstw	Obroty
UE 27 – Unia Europejska (27 krajów)	**882.200**	**14.717**	**59.874,0**
BG - Bułgaria	16.362	703	210,7
CZ – Republika Czeska#	15.000	:	:
EE - Estonia	2.420	17	25,7
CY - Cypr	979	173	40,7
LV - Łotwa	10.425	133	155,5
LT - Litwa	11.438	431	225,5
HU - Węgry	28.270	75	693,6
PL - Polska	47.476	897	1.401,3
RO - Rumunia+	46.872	2.119	554,4
SI - Słowenia	1.031	17	39,6
HR - Chorwacja	2.931	44	47,7
MT - Malta*	1.050	1	18,0
Ogółem: państwa członkowskie w projekcie SCRIPT	**184.254**	**4.610**	**3.412,7**

+ niesprawdzone dane; *dane zrzeszenia transportu publicznego (ATP) włączając osoby pracujące samodzielnie (źródło: SCRIPT); szacunkowe obliczeniaa SCRIPT; : brak danych;
Źródła: SCRIPT Malta i Czechy; pozostałe dane pochodzą z Eurostat 2011 03 13; por. z 3 przypisem

Nie wszystkie dane są pełne, dlatego musieliśmy zastosować szacunkowe obliczenia, jednakże można stwierdzić, że rynek lokalnego transportu publicznego 27 krajów UE wygląda następująco:

- obroty około 60 mld EUR,
- liczba przedsiębiorstw 14.700,
- liczba zatrudnionych około 882.000.

Liczby te obrazują to, co nazywamy „rynkiem lokalnego transportu publicznego UE". Jednakże dane statystyczne nie pokazują realnej sytuacji sektora w każdym z krajów unijnych.

W różnych krajach charakterystyki są zróżnicowane. Tak np. jeśli chodzi o udział w ogólnych obrotach pasażerów w 2007 m.[6], na pierwszych miejscach są Węgry (38%), Bułgaria (29%) i Słowacja (28%), a Litwa (poniżej 10%), Wielka Brytania (13%) i Holandia (13%) są na ko0ńcu listy. W Estonii – na autobusy i tramwaje przypada spora cześć miejsca w systemie lokalnego transportu (23%), natomiast transport kolejowy stanowi tylko 2%.

Podobne różnice występują, jeśli porównamy sytuację dwunastu krajów uczestniczących w projekcie SCRIPT (Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Czechy, Estonia, Węgry, Malta, Łotwa, Litwa, Polska, Rumunia i

6 por: Eurostat (Ed.): Panorama Transportu. 2009 r.

Słowenia). Razem wzięte stanowią stosunkowo nieduży udział w obrotach, liczbie przedsiębiorstw i pracowników (patrz. Tab.2 : udziały w rynku).

TAB.2: UDZIAŁ KRAJÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROJEKCIE SCRIPT W RYNKU ŚWIADCZEŃ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Rynek lokalnego transportu publicznego	Obroty	Liczba przedsiębiorstw	Liczba pracowników
Inne państwa członkowskie UE	95%	76%	83%
Kraje uczestniczące w projekcie SCRIPT	**5%**	**24%**	**17%**

Jednakże należy pamiętać: same dane niewiele mówią o faktycznej sytuacji lokalnego transportu publicznego Według przedstawionych w Tab. 1 danych statystycznych o krajach uczestniczących w projekcie SCRIPT można się jedynie domyślać, jakby wyglądały te kraje, gdybyśmy porównali je ze sobą.

To samo dotyczy zamieszczonych w internecie danych o spółkach międzynarodowych (patrz. Tab.3: spółki międzynarodowe działające w krajach uczestniczących w projekcie SCRIPT), które pokazują, że spośród 184.000 pracowników w krajach uczestniczących w projekcie SCRIPT tylko około 7.300 (4%) jest zatrudnionych w międzynarodowych.

Niesłusznie byłoby sądzić, że międzynarodowe spółki nie odgrywają żadnej roli w rynku lokalnego transportu publicznego nowych krajów członkowskich UE. Jeśli spojrzymy na Słowenię czy Maltę, zobaczymy, że międzynarodowe spółki zajmują bardzo ważne miejsce w tych krajach. Należy zwrócić uwagę na inną rzecz: na europejski rynek lokalnego transportu publicznego wchodzi inny gracz, Egged Europe, który rozpoczął finansowanie usług autobusów w Bułgarii, a w niektórych polskich zakładach komunikacji miejskiej ma kontrolne pakiety akcji. W innych krajach uczestniczących w projekcie SCRIPT – na Cyprze, Łotwie, Litwie, w Estonii i Rumunii – na rynku lokalnego transportu publicznego nie ma znanych międzynarodowych spółek.

TAB. 3: DZIAŁALNOŚĆ MIĘDZYNARODOWYCH SPÓŁEK W KRAJACH UCZESTNICZĄCYCH W PROJEKCIE SCRIPT

Kraj	Międzynarodowa spółka	Liczba pracowników	Autobusy	Działalność na rynku lokalnego transportu publicznego
Bułgaria	Egged Europe	-	140	Egged Europe jest spółką-córką w100% zarządzaną przez izraelską spółkę Egged Taavura Ltd., do której należy 51% bułgarskiej spółki TransTriumf w Warnie (Egged Bulgaria)
Chorwacja	Veolia	338	133	Panturist; transport regionalny w rejonie Osijeko rajone; od stycznia 2011r.: VTV Pavlic d.o.o. w Zagrzebiu
Czechy	Veolia	2.217	1.351	W 12 miejskich sieciach transportowych
	Arriva	400	250	Kompanie: Bosak Bus s.r.o, Osnado spol s.r.o.
Węgry	Arriva	384		Około 200 kierowców w Budapeszcie (podwykonawca BKV);
Malta	Arriva	900	500	Rozpocznie działalność 2011 07 03 (Arriva Malta; planuje się ok. 600 pracowników)

Polska	Veolia	2.382	915	W dwóch miastach: w Warszawie i w Tczewie
	Arriva	-	-	Tylko na rynku kolejowym (140 pracowników; 20 składów)
	Egged Europe	-	-	MOBILES Poland jest spółką-córką w100% zarządzaną przez Egged Europe, która ma pakiety kontrolne w 17 lokalnych spółkach transportowych
Słowenia	Veolia	702	362	3 kompanie: Certus, I&I, SAP

Źródła: veolia.com ir arriva.com; egged.com strony internetowe, przesłane 2011 03 10 i 23

Więcej niż statystyka:
Aby lepiej poznać system transportu publicznego w swoim kraju, należy przede wszystkim spojrzeć na szczebel lokalny i dopiero później – na narodowy. Na przykład, uczestnicy projektu SCRIPT nie są pewni co do liczby przedsiębiorstw, gdyż uważają, że w niektórych przypadkach, np., na Cyprze, Litwie czy w Chorwacji, w bazie danych EUROSTAT wskazane są przedsiębiorstwa, które świadczą usługi nie z zakresu miejskich przewozów, lecz międzymiastowych, lub liczba przedsiębiorstw może być nieprawdziwa, ponieważ niektóre spółki zbankrutowały.

Aktywne szkolenie w grupach

Aby stworzyć szerszy obraz i bliżej poznać swój narodowy rynek transportu publicznego i sposób jego działania, należy zwrócić uwagę na właściwości jakościowe i funkcje. Nie dowiedzą się o tym Państwo tylko ze statystyk. Należy utrzymywać kontakty z innymi ludźmi i najczęściej to właśnie Państwa koledzy będą najlepszymi znawcami sprawy. Można też spróbować pozyskać dane z departamentu statystyki swojego kraju. Jeśli będziecie się Państwo łączyć w grupy, łatwiej będzie wykonać pracę.

Powinni Państwo we współpracy ze strukturą związku zawodowego organizować spotkania przedstawicieli związku zawodowego i pracowników oraz szukać sposobów do uzyskania szerszej informacji narodowej i lokalnej poprzez wymianę informacji między spółkami.

Niniejszy program szkoleniowy pomoże Państwu znaleźć sposób, by szerzej spojrzeć na mechanizm narodowego rynku transportu publicznego:

- na specyficzne cechy Państwa narodowego rynku transportu publicznego i
- na to, jakie podstawowe wskaźniki tego rynku ważne są dla związków zawodowych.

Im lepiej poznają Państwo aktualne dla związku zawodowego wskaźniki, tym łatwiej można będzie wykorzystać środki przewidziane w nowym rozporządzeniu i zorganizować pracę związkową, której celem jest zapewnienie standardów socjalnych oraz ochrony pracowników podczas przetargu oraz zawierania umów o świadczenie usług.

2. SPOTKANIE – JAKI JEGO CEL?

Edita spotyka się z Jonasem

Edita, która pracuje na Litwie jako kierowca trolejbusu, jest przedstawicielką związku zawodowego i przewodniczącą rady zakładowej. Spotyka się ona ze swoim kolegą Jonasem, kierowcą autobusu i przedstawicielem związku zawodowego tegoż zakładu transportowego. Ich celem jest przygotowanie się do zebrania związku zawodowego. Omawiają agendę następnego spotkania i Edita proponuje, że krótko opowie o międzynarodowym seminarium związków zawodowych, w którym uczestniczyła kilka tygodni temu.

Jonas. I to wszystko? (*po chwili zastanowienia kontynuuje*) Nie sądzę, że jest to interesujące dla naszych członków.

Edita. Pewnie by Cię zainteresowało, gdybyś usłyszał o tym, co się stało w Brytanii, gdy odwołane zostało rozporządzenie dotyczące lokalnego transportu publicznego, transport został sprywatyzowany i zaczął funkcjonować w warunkach swobodnej konkurencji. Poza tym słyszałam o nowym rozporządzeniu, które będzie regulowało konkurencję, a którą też będziemy mieli na naszym rynku transportu publicznego. Myślę, że potrzebny jest nam plan działań.

Jonas. Edita, mam nadzieję, że na myśli nie plan?“

Edita. Jonasie, tylko 5 lub 10 minut. Opowiem o tym, co mi powiedział przedstawiciel związku zawodowego z Shefild o ich doświadczeniu z konkurencją na rynku lokalnego transportu publicznego. Oto moje notatki. Posłuchaj, jak skończę, będziemy mogli się zastanowić, co mamy robić.

Jonas. No cóż, zaczynaj.

Edita bierze kartkę papieru i czyta swoje notatki.

Edita. Brytyjskie doświadczenie[7]**:**

> **1. Lokalny transport publiczny w W. Brytanii i Irlandii Północnej**
>
> **Ponad 95% usług autobusów jest w prywatnych rękach. Na lokalnym rynku autobusów dominuje pięć międzynarodowych spółek:: FirstGroup, Stagecoach, Arriva (obecnie odbywa się proces przyłączenie do nowo połączonych spółek Transdev/Veolia), Go Ahead bei National Express, którym przypada 70% lokalnego rynku autobusów. Niektóre spółki samorządowe przetrwały prywatyzację z lat osiemdziesiątych. Największe z nich to Lothian Regional Transport, miejska sieć autobusów w Edynburgu. Autobusy w Belfaście i większej części Irlandii Północnej też są w rękach państwa.**
>
> **W 1986 r. odwołana została regulacja dotycząca usług autobusów poza granicami Londynu (Ustawa o Transporcie, 1985). To znaczy, że operatorzy autobusów mogą swobodnie rejestrować i świadczyć usługi na wybranych przez siebie trasach, ustanawiać swoje ceny i rozkłady.**

7 Edita dziękuje Martin Mayer, unite (U.K.) za jego referat wygłoszony na seminarium w Wilnie w marcu 2011 r.

Rady samorządowe prawie nie mogą ingerować. Spółki autobusowe mogą swobodnie konkurować ze sobą na tym samym odcinku trasy i stosować różne taryfy. Operatorzy autobusów powinni zarejestrować swoje usługi w Inspekcji ds. Transportu (ang. Traffic Commissioner). Inspektor ds. transportu jest urzędnikiem państwowym pracującym w konkretnym regionie, ma prawo wymierzać kary, jeśli operator nie świadczy zarejestrowanych usług lub jeśli zostaje ustalone, że jego autobusy nie są bezpieczne. Wszelkie zmiany usług powinny zostać zarejestrowane w Inspekcji ds. Transportu w ciągu 8 tygodni.

W przypadku braku operatora, który chciałby świadczyć usługi na tym terytorium lub w tym czasie, gdzie i kiedy, zdaniem Rady samorządowej, powinny być świadczone usługi przewozu pasażerów, Rada może ogłosić konkurs na zawarcie umowy. W praktyce Rady samorządowe w ten sposób dotują większość tras autobusowych w niedziele i wieczory oraz całodobowo nierentowne trasy. W miejscowościach wiejskich do 100% sieci tras może być dotowana w trybie przetargu.

Prywatyzacja i odwołanie regulacji często uważane jest za prawdziwą katastrofę w sektorze lokalnych autobusów. Ceny rosły szybciej niż inflacja; zmniejszyła się liczba pasażerów; na wszystkich trasach, z wyjątkiem największych potoków pasażerów(które mogą być bardzo dochodowe w poniedziałki – soboty od godz. 7 do 18) zmieniły się rozkłady jazdy. W niedziele i wieczorem liczba rejsów została znacznie zredukowana, a Rady samorządowe nie mają wystarczająco środków, by móc dotować wszystkich w trybie przetargu.

Usługi autobusowe w Londynie przekazane zostały w prywatne ręce, ale regulacja nie została odwołana. Londyńska Agencja Transportowa (TfL) ustala sieć tras, rozkłady jazdy oraz ceny i wówczas w drodze przetargu zawiera mowy z różnymi operatorami autobusów w Londynie. Umowy zawierane są na 3 lub 5 lat. Ponieważ operatorzy są całkowicie zależni od umów z TfL, utrata trasy może być zagrożeniem. Może zaistnieć taka sytuacja, że kierowcy zostaną przeniesieni do zakładu innego operatora, znajdującego się w odległości 30 mil, lub kierowcy stracą pracę. Jednakże uważa się, że system zawierania umów w trybie przetargowym jest lepszym modelem niż odwołanie regulacji w innych miejscach kraju.

Trzy najważniejsze charakterystyki:

- Osobiste skąpstwo powyżej potrzeb społecznych
- Wysokie ceny, mały popyt
- Niskie uposażenia i złe warunki

2. Podstawa prawna: wejście w życie nowego rozporządzenia

Ustawa o transporcie lokalnym z 2009 r. przewiduje prawo rad samorządowych do zawierania „Umów Jakości" z zastosowaniem modelu regulowanej konkurencji. Niniejsze prawo nie jest wiążące i na razie nigdzie nie było zastosowane. W maju 2010 r. objęciu władzy przez prawicę Radom trudniej będzie iść tą drogą.

System „Umowy Jakości" przywraca Radom prawo do sprawowania kontroli nad siecią autobusową oraz ustalania tras i rozkładów. Wówczas Rada będzie mogła zawrzeć umowę z jednym operatorem na obsługę całej sieci (podzielić sieć na mniejsze obszary) i taki operator będzie miał wyjątkowe prawo pracy na przewidzianych w umowie trasach. Kryterium wyboru świadczeniodawcy powinna być jakość, nie zaś tylko najniższa cena, jak to bywa w ramach przetargu. Stąd też nazwa „Umowy Jakości".

Ustawa o transporcie lokalnym z 2009 r. przewiduje niezłą ochronę pracowników przenoszonych do nowych zakładów, które zdobyły „Umowę Jakości". Przede wszystkim powinni zostać określeni wszyscy pracownicy pracujący obecnie na trasach autobusowych, których dotyczy „Umowa Jakości", im też ma być zapewnione przeniesienie do przedsiębiorstwa innego operatora. Przeniesionym pracownikom powinno zostać zapewnione nie niższe uposażenie i nie gorsze warunki, niż mieli wcześniej oraz co najmniej takie same prawa do emerytury, jakie obowiązywały wcześniej.

UNITE oraz inne związki zawodowe reprezentujące pracowników sektora długo i intensywnie agitowały o stosowanie Umów Jakości i odpowiednie gwarancje dla pracowników. My mamy ustawę o transporcie lokalnym, ale niestety proces wejścia w życie tego aktu prawnego nie jest dostatecznie efektywny. Uważa się, ze po wprowadzeniu procesu realizacji Umowy Jakości,będzie on trwał 2-3 lata. Wszyscy podstawowi operatorzy sprzeciwiają się wprowadzeniu Umów Jakości.

Obecnie wszystkie przetargi w W.Brytanii i Irlandii Północnej realizowane są na podstawie Dyrektyw 2004/17/WE i 2004/18/EEE. Jeśli zacznie się stosować Umowy Jakości, istnieje możliwość realizacji przepisów nowego rozporządzenia.

Trzy najważniejsze charakterystyki:

- Przygotowane są akty prawne regulujące model regulowanej konkurencji, jednakże model ten jeszcze nigdzie nie działa.
- Umowy Jakości w pełni zapewniłyby pracownikom miejsca pracy i warunki.
- Operatorzy są przeciwni zmianom i ostrzegają przed wzrostem biurokracji i cen.

Edita. Co powiedziałbyś o takim doświadczeniu?

Jonas. Nie mieszkamy w W.Bytanii i w naszym sektorze nie mamy międzynarodowych spółek! (po chwili Jonas dodał) Ale zdaje się, że mamy podobne problemy: ceny przejazdu rosną, harmonogramy rzedną, nie mamy standardów jakości, niskie uposażenia i złe warunki pacy. Jednakże co możemy zrobić tu, w Kownie, na Litwie?

Przygotowanie agendy

Edita. Co my możemy zrobić? Dobre pytanie, ale zanim na nie odpowiemy powinniśmy zapytać siebie,

- co wiemy o rynek transportu publicznego i mechanizmach konkurencji w naszym kraju,
- co wiemy o systemie prawnym,
- jak możemy zmienić swoją nieokreśloną sytuację związaną z miejscami pracy?

Czyżby brakowało materiału na zebranie? (Edita posmutniała).

Jonas. Masz rację, Edita, materiału mamy wystarczająco. Jednakże przede wszystkim chciałbym coś usłyszeć o nowym unijnym rozporządzeniu, czy jak Ty to nazwałaś? Brakuje nam informacji o litewskim rynku transportu publicznego. Czy wiesz coś o sytuacji w Wilnie, w Kłajpedzie albo w Szawlach? I co możemy my, związek zawodowy, zrobić, aby móc wpłynąć na mechanizmy konkurencji w naszym kraju? Edita. Jonasie, myślę, że dopiero co mówiłeś o punktach agendy naszego zebrania. Dobrze. Nie możemy

zrobić wszystkiego podczas jednego spotkania, ale sądzę, że mamy dużo materiałów i pytań na niejedno spotkanie. Dlaczego nie mielibyśmy zorganizować kilku?

Jonas. Zorganizujmy trzy spotkania:

- jedno o unijnym rozporządzeniu i o tym, co dla nas, związków zawodowych, jest ważne,
- drugie o sytuacji na naszym rynku transportu publicznego, na przykład nasze narodowe sprawozdanie,
- i trzecie o tym, co możemy lub powinniśmy robić – strategiczny plan działań.

Edita. I jak długo powinno trwać spotkanie?

Jonas. Myślę, że 3 godziny wystarczą. Zacznijmy o godz. 14 – od naszego najbliższego tradycyjnego sobotniego zebrania zwoływanego raz w miesiącu. Najbliższe będzie we wrześniu. Edita, czy pierwsze spotkanie mogłabyś rozpocząć od przedstawienia doświadczenia Wielkiej Brytanii? Ja na to zebranie przygotuję kwestie prawne i prezentację rozporządzenia. Coś jeszcze przypomniałem -w Wilnie otrzymaliśmy od swoich kolegów jakieś materiały – wytyczne związków zawodowych, czy coś w tym rodzaju. Przejrzę to. Robi się ciekawie.

Edita. Tak, Jonasie. Drugie spotkanie możemy zacząć od kwestii unijnego rozporządzenia i omówić je – około 20-30 minut. Ale teraz muszę napisać zaproszenie, które wywiesimy w garażach, w prcowniach remontowych i w budynku administracji. Czy myślisz, że Alfonsas przyjdzie? Nie widziałam go od kilku tygodni.

Jonas. Alfonsas? Myśli, że jeśli powiem mu, że opowiesz o brytyjskim doświadczeniu, to przyjdzie. Spotkam się z nim w piątek na trasie Nr 6, kiedy go będę zmieniał. A moja zmiana zaczyna się za 15 minut. Ciekaw jestem, ile osób przyjdzie. Edita, spotkamy się na zebraniu. Ja też przyjdę posłuchać twojej historii o Brytyjczykach – po raz drugi!.

Opisane poniżej trzy spotkania związkowe są przykładami tego rodzaju przedsięwzięć. Podana też zostanie ogólna informacja, która pozwoli lepiej zrozumieć złożoność praktyki zawierania umów w europejskim sektorze transportu publicznego. A więc służyć powinny jako podstawowy środek przy planowaniu i tworzeniu strategii związku zawodowego, przeznaczaną na poprawę standardów socjalnych i jakości w procesie zawierania umów o świadczenie usług.

Niniejszy materiał może służyć tylko jako porada, koncepcja organizacyjna trzech spotkań jest tylko zasadniczym schematem. Wszystko zależy od stopnia zainteresowania uczestników i bezgranicznej fantazji. „Jeśli podoba Ci się podróż, życie nabiera sensu" głosi chińskie przysłowie.

3. 1 SPOTKANIE: ROZPORZĄDZENIE – INSTRUMENT DLA ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH?

Materiał:

Rozporządzenie: Rozporządzenie (WE) No 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.
Niniejsze rozporządzenie w swoim języku można znaleźć w internecie:
(http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2007:315:SOM:EN:HTML)
U góry po prawej stronie wybierz swój język. Następnie kliknij Stronę Nr 1.

Traktat Lizboński UE
http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1296&lang=en

Co reguluje rozporządzenie?

Celem rozporządzenia jest „zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego", mówi się w preambuli nowego rozporządzenia.[8] Aby zapewnić świadczenie tych usług, „właściwe organy państw członkowskich" muszą mieć możliwość podejmowania odpowiednich działań „zapewniających świadczenie takich usług". Jest także sprawą bezsporną, że „liczne usługi w zakresie lądowego transportu pasażerskiego, które są konieczne z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych".[9]

Z tej to przyczyny odpowiedzialne instytucje przewidziały „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych", co oznacza „wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, których świadczenia podmiot świadczący usługi ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty nie podjąłby lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach".[10]

A więc celem niniejszego rozporządzenia jest to, że ono „określa warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty i (lub) [podkreśla ETF] przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług"(art. 1 p. 1 ust. 2).

Staje się jasne, że jako lex specialis celem rozporządzenia jest ustalenie jednakowych przepisów konkurencji w zakresie usług pasażerskiego transportu publicznego. Dokument konsekwentnie łączy akty prawne regulujące zamówienia publiczne i dotacje, ponieważ jest sprawą oczywistą, ze we wszystkich krajach usługi publiczne transportu pasażerskiego nie mogą się obejść bez rekompensat, które przyznają publiczne instytucje władzy.

8 patrz. p 4. preambuli
9 patrz. p. 5 preambuli
10 Art. 2 (e)

Cele rozporządzenia są następujące:

- regulacja konkurencji w zakresie zobowiązań społeczno-gospodarczych
- jednakowe przepisy konkurencji na świadczenie usług publicznych transportu pasażerskiego.

Zobowiązania społeczno-gospodarcze to: specjalne taryfy dla uczniów, studentów i osób w starszym wieku lub na rejsy nocne na określonych trasach itp.

Jednakowe przepisy konkurencji to przejrzyste ustalone zawczasu przez samorządy i rząd parametry rekompensat.

Co należy wiedzieć:

Aby móc zastosować rozporządzenie, przede wszystkim należy ustalić, jakie są charakterystyki narodowego rynku transportu publicznego oraz jakie są „podstawowe struktury".

Aby wyjaśnić, jakie „podstawowe struktury" są na narodowym rynku transportu publicznego, należy odpowiedzieć na następujące pytania:

- Czy przedsiębiorstwo otrzymuje rekompensaty, aby móc realizować swoje zobowiązania społeczno -gospodarcze, np., specjalne taryfy dla uczniów, studentów i osób w starszym wieku lub na rejsy nocne na określonych trasach itp.?
- Czy przedsiębiorstwo ma jakiekolwiek wyłączne prawa i czy są one związane z zobowiązaniami z zakresu świadczenia usług i (lub) wykonywania pracy zgodnie z harmonogramem, i czy regulują to ustawy krajowe, np., na trasie 203 przedsiębiorstwo ma ulgę, jeśli usługa świadczona od poniedziałku do niedzieli według ustalonego harmonogramu?

Jeśli na jedno z dwóch pytań odpowiedzieli Państwo „tak", należy stosować przepisy rozporządzenia, chyba że zabrania tego prawo narodowe.

Trzy rodzaje zawierania umów o świadczenie usług publicznych

Rozporządzenie mówi o trzech sposobach zawierania umów o świadczenie usług publicznych i tym różni się od innych aktów prawnych regulujących zamówienia publiczne: właściwy organ może swobodnie wybrać jedną z trzech możliwości uwzględniając istniejące warunki.

- Na podstawie procedury przetargowej (art. 5(1)),
- Umowy zawierane w trybie przetargowym (art. 5(3)),
- Umowy zawierane bezpośrednio (art. 5(2)).

Ponieważ rozporządzenie przewiduje trzy sposoby zawierania umów, zgodne jest ono z:

- zasadą swobody organizowania usług świadczonych w ogólnym interesie, przewidzianą w art. 16 Traktatu UE, oraz z
- zasadą subsydiarności, przewidzianą w art. 5 Umowy Założycielskiej.

Dwa rodzaje zawierania umów na podstawie procedur przetargowych

Zamówienia prowadzące do zawarcia umów (art. 5(1) udzielane są zgodnie z procedurami przewidzianymi w Dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE, „o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach". Termin „koncesja na usługi"[11] oznacza umowę pomiędzy franszyzą świadczeniodawcy i spółką , zawierającą szczegółową informację i ewentualnie zobowiązanie świadczenia usługi, jednakże nie przewiduje wynagrodzenia dawcy franszyzy. Ryzyko gospodarcze koncesji na usługi spada na wykonawcę.

Jeśli państwo członkowskie chce, może kierować się Dyrektywami 2004/17/WEB i 2004/18/WE dopóty, dopóki umowa o świadczenie usług nie nabierze formy koncesji na usługi.

Proszę spojrzeć na przykład „Doświadczenie Wielkiej Brytanii": w Zjednoczonym Królestwie najczęściej umowy zawierane są w trybie przetargowym, zgodnie z procedurami przetargu (art. 5(1)).

Jednakże ETF uważa, że taki sposób zawierania umów może być stosowany tylko w tych przypadkach, gdy np., pieniądze za bilety pobiera nie operator usług transportu pasażerskiego, lecz odpowiedzialna instytucja, która później przejmuje ryzyko finansowe.

W przypadku zawierania umów **w drodze przetargu**, co przewiduje art. 5(3) rozporządzenia, niniejszy tryb powinien spełniać cztery wymagania:

- procedura przetargowa powinna być otwarta dla wszystkich operatorów;
- sprawiedliwa;
- zgodna z zasadami przejrzystości i
- niedyskryminacji.

Jeśli wskazane wymagania zostają spełnione, to „po złożeniu ofert i ewentualnej preselekcji procedura ta może obejmować rokowania, zgodnie ze wspomnianymi zasadami, w celu określenia elementów najbardziej dostosowanych do specyfiki lub złożoności potrzeb".

Najważniejsze, że niniejszy **tryb przetargowy stanowi środek, który może zostać zastosowany w celu lepszego powiązania lokalnych i regionalnych systemów transportowych oraz odpowiedzialności politycznej samorządów i regionów.**

Poza tym **tryb przetargowy** to środek który wykorzystany do ochrony i zachowania istniejących już sieci transportowych wraz z ich zobowiązaniami społeczno-gospodarczymi, a właściwy organ i operator wewnętrzny mogą **swobodnie ustalać warunki** działalności lokalnego transportu publicznego.

Patrz. „Doświadczenie Wielkiej Brytanii". Tzw. „Umowa Jakości" jest zgodna z trybem przetargowym opisanym w art. 5(3).

11 por.„Komunikat Komisji dotyczący koncesji według prawa wspólnotowego, ES Oficjalne wydawnictwo L C 121, 2000 kwiecień 29 d.

Trzy rodzaje zawierania umów bezpośrednich

Bezpośrednie zawieranie umów to „bezpośrednie udzielenie zamówienia" oznacza udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych danemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne z pominięciem procedury przetargowej" (art. 2(h). Umowa może zostać zawarta bezpośrednio:

- z operatorem wewnętrznym (art.5(2)),
- z drobnym lub średnim przedsiębiorstwem (art.5(4)) lub
- z operatorem kolejowym (art.5(6)).

Bezpośrednie zwieranie umów jest nowym rodzajem zawierania umów i może być stosowany tylko wówczas, gdy proces zawierania umowy odpowiada wymaganiom rozporządzenia!

Właściwy organ lokalny może **bezpośrednio zawrzeć umowę z operatorem wewnętrznym** (art. 5(2). W tym przypadku właściwy organ lokalny samodzielnie świadczy usługi autobusowe, tramwajowe lub metra albo zawiera umowę z wewnętrznym operatorem.

Należy zapewnić, aby właściwy organ lokalny mógł kontrolować operatora wewnętrznego, „podobnie, jak swoje jednostki". Poza tym operator wewnętrzny powinien się stosować do niniejszych przepisów:

1. może **prowadzić działalność tylko na terenie właściwego organu lokalnego**, za wyjątkiem linii przybycia i odjazdu,
2. zabrania mu się **uczestniczyć w przetargach** na świadczenie usług publicznych odbywających się poza granicami terytorium instytucji, której podlega i
3. jeśli usługi transportowe przekazywane są osobom trzecim, powinni **samodzielnie świadczyć większość usług publicznych z zakresu transportu pasażerskiego.**

Ustawy nie wymagają, aby operator wewnętrzny w 100% był zarządzany przez instytucje władzy lokalnej lub regionalnej, jednakże należy zapewnić, aby instytucja władzy mogła mieć „decydujący wpływ", tak samo, jak kontroluje swoje jednostki.

A więc, możliwe są różne formy partnerstwa pomiędzy sektorem publicznym prywatnym (ang. PPP).

Umowa może zostać zawarta **z drobnym lub średnim przedsiębiorstwem**, jeżeli udzielone bezpośrednio zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na nie więcej niż 2000000 EUR lub świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 600000 kilometrów rocznie. **Umowy bezpośrednie z drobnymi i średnimi przedsiębiorstwami** (art. 5(4) zapewniają im miejsce na rynku, zwłaszcza tym przedsiębiorstwom, które zostały poszkodowane zmiennych uwarunkowań przetargowych.

Wreszcie kierując się art.5(6), bezpośrednie umowy o świadczenie usług publicznych **w zakresie miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego transportu kolejowego** mogą być zawierane na okres nie dłuższy niż 10 lat. Jeśli infrastruktura gospodarcza będzie intensywnie wykorzystywana, okres ten może zostać wydłużony do 15 lat. W takim przypadku operator, z którym zawierana jest bezpośrednia umowa nie koniecznie ma być operatorem wewnętrznym, może to być również prywatne przedsiębiorstwo.

Nie zważając na rygorystyczne przepisy i (lub) dokładnie ustalone warunki umowy bezpośrednie nie są przeszkodą, lecz możliwością przyjęcia zobowiązań społeczno-gospodarczych w celu zadowolenia specyficznych potrzeb w zakresie transportu publicznego, realizacji zasady subsydiarności.

Zapewnienie ochrony pracowników i standardów socjalnych i norm jakości w procesie przetargu

Unijne rozporządzenie wnosi nowy pogląd na standardy socjalne i standardy jakości w procesie przetargu. Głównie chodzi o oprawę standardów związanych z ochroną pracowników w przypadku zmiany operatora oraz standardów socjalnych i jakości:

art. 4 ust. 5 i 6:

(5) Bez uszczerbku dla prawa krajowego i wspólnotowego, a także dla układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, **właściwe organy mogą wymagać**, by wybrany podmiot świadczący usługi publiczne **przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w celu świadczenia usług prawa**, z których mogliby oni korzystać w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa **w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE**. W przypadku gdy **właściwe organy wymagają**, by podmioty świadczące usługi publiczne **zastosowały się do określonych standardów socjalnych**, dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych zawierają listę pracowników, których to dotyczy, jak również jasne i szczegółowe informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych ze świadczonymi usługami.

(6) Gdy **właściwe organy** określone zgodnie z prawem krajowym **wymagają**, by podmioty świadczące usługi publiczne **przestrzegały określonych norm jakości**, normy te muszą być zawarte w dokumentacji przetargowej i w umowach o świadczenie usług publicznych.

Co to oznacza?

Standardy socjalne mogą być następujące: zachowanie miejsc pracy w przypadku zmiany operatora po przetargu lub gwarancja, że nie zmienią się standardy umów zbiorowych, szkoleń, BHP, czas pracy itp.

Standardy jakości mogą być następujące: specjalne środki transportu takie, jak niskopoziomowe autobusy, częstotliwość świadczenia usług, dostosowane do potrzeb rozkłady, jednakowy system sprzedaży biletów itp.

Konieczne jest określenie standardów socjalnych i norm jakości w systemie transportu publicznego (patrz. podany poniżej przykład). Właściwy organ lokalny powinien stosować je względem wszystkich, kto chce zawrzeć umowę. Im dokładniej określone są standardy, tym mniej wiarygdne, że właściwy organ wybierze „najtańszego" operatora.

Uwaga:

- **Standardy socjalne i normy jakości w procesie przetargowym nie są obowiązujące!**
- **Aby wykorzystać tę możliwość, należy przekonać decydentów właściwych organów i polityków!**

Standardy socjalne w ogłoszeniu przetargowym: przykład

Fragment ze specyfikacji umowy:
Ogólna informacja: Umowa o świadczenie usług sieci autobusowej Shvecingen - Hokenheim (D-Manheimas)
Numer dokumentu: 32487-2011; data ogłoszenia: 2011 01 29

Oferta zostaje przyjęta na podstawie art. 5(3) Rozporządzenia (WE) Nr. 1370/2007.

Specyfikacje umowy

8. Zagwarantowanie, że względem pracowników stosowane będą przepisy Dyrektywy 2001/23/WE oraz przestrzegane standardy socjalne określone w Rozporządzeniu (WE) Nr 1370/2007
…
W celi zapewnienia praw pracowników byłego operatora, ... wymaga się, aby wybrany operator przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w celu świadczenia usług prawa, z których mogliby oni korzystać w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu Dyrektywy 2001/23/WE..

Wybrany operator powinien wyrazić zgodę na przejęcie wszystkich związanych ze świadczonymi usługami pracowników ... i co najmniej przestrzegać wszystkich standardów socjalnych obowiązujących w dniu ogłoszenia niniejszej informacji ogólnej ... Warunku pracy i standardy socjalne określone są w art. 38a, b, c, e, g, h umów zbiorowych i w załącznikach.
…

Przejrzystość

Od 2009 12 3 wszystkie przetargi i bezpośrednio zwierane umowy **powinny zostać ogłoszone w piśmie oficjalnym UE (art. 7) na rok** przed początkiem procedury przetargowej. Właściwy organ powinien wskazać:

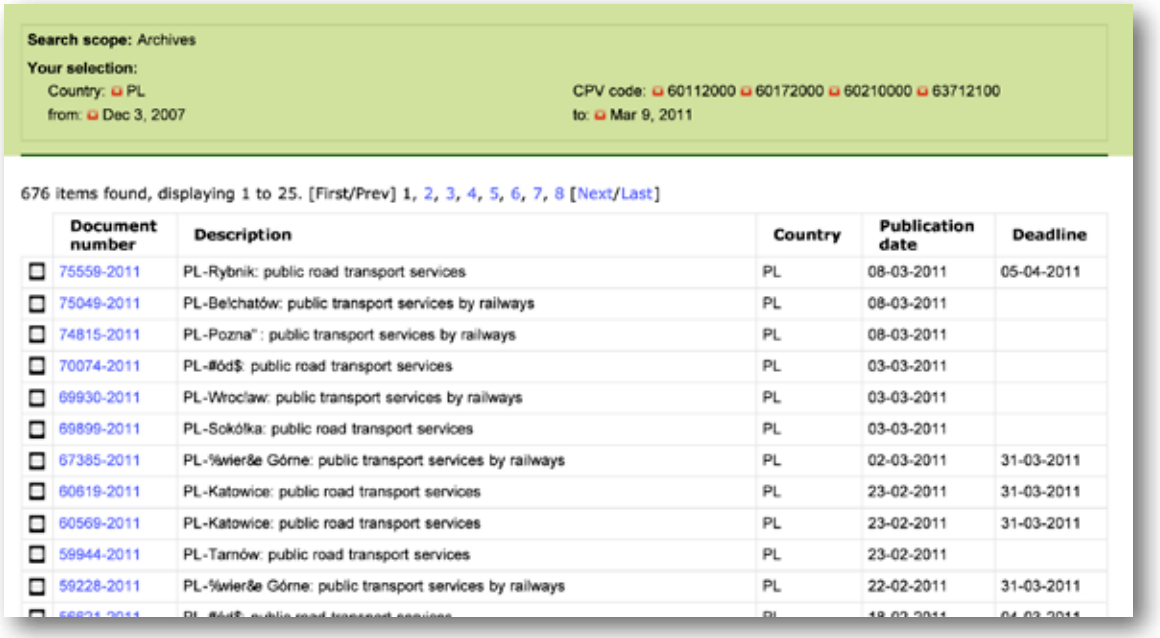
- jaki wybrał sposób zawarcia umowy,
- kiedy rozpocznie się procedura przetargowa,
- zakres obiektu przetargowego (jedna tras, kilka tras czy cały system lokalnego transportu)
- wymagane standardy socjalne i normy jakości (patrz. Przykład powyżej), jeśli takie są.

Związki zawodowe mogą korzystać z takich komunikatów, by dowiedzieć się co się dzieje lub co jest planowane w danym samorządzie.

Pełna informacja o przetargach w internecie: TED - **T**enders **E**lectronic **D**aily. Można się zarejestrować http://ted.europa.eu/TED/ i znaleźć wszystkie procedury przetargowe w dowolnym kraju w okienku: *„Transport and related services"* („Transport i związane z nim usługi").
W górnym prawym rogu można wybrać język.

Rys.1: przykład z Polski, gdzie w okresie 2007 12 03 – 2011 03 09 zamieszczonych zostało 676 ogłoszeń o przetargach publicznych. Klikając na numer dokumentu znajdą Państwo więcej informacji i danych o danym przetargu.

RYS.1: INFORMACIA Z TED (JĘZ. ANGIELSKI)



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

Na stronie TED znaleźć też można roczny raport właściwego organu o stosowaniu unijnego rozporządzenia w rozumieniu art. 7(1).. Jednakże...

Uwaga:

- **Informacja ogłaszana w TED jest informacją o podjętych już decyzjach! - A więc jest to tylko krok do historii, nie zaś do przyszłości!**
- **Aby móc coś zmienić, potrzebny jest plan (parz. 3 spotkanie).**

Okres przejściowy

Ostatnia, ale nie mniej ważna sprawa: okres przejściowy unijnego rozporządzenie kończy się 2019 12 03.

Według art. 8(2) od 2019 12 03 zawieranie umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego powinno w pełni odpowiadać wymaganiom określonym w art. 5 Rozporządzenia.

Okres przejściowy jest też „papierkiem lakmusowy" pokazującym, czy wcześniejsze zróżnicowane formy organizacji usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w krajach członkowskich mogą zostać dostosowane do nowych wymogów i jak należy to zrobić. Rozporządzenie unijne wyraźnie mówi, że państwa członkowskie **podejmują niezbędne środki, aby art. 5 stopniowo był wdrażany.**

I kolejna sprawa: „w okresie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania stopniowego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5“ (art. 8(2).

Nie później niż w 2014 r. w każdym z państw członkowskich zorganizowana zostanie dyskusja narodowa na temat wdrażania stopniowego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów zgodnie z przepisami rozporządzenia. Dyskusja obejmie kwestie wpływu na rynek lokalnego transportu publicznego, na uczestników rynku oraz kwestie dotyczące wdrażania standardów socjalnych i norm jakości.

Na zakończenie spotkania należy odpowiedzieć na następujące pytania:

- **Jakie są główne zagadnienia rozporządzenie i czy dobrze je rozumiem?**
- **Czy rozporządzenie jest czymś nowym w moim kraju? Co było nowe dla mnie?**
- **Jakie wyzwania stoją przed narodowym sektorem transportu miejskiego w moim kraju i czy rozporządzenie daje odpowiedzi na pytania dotyczące prywatyzacji i ochrony pracowników?**
- **Jakie problemy nie zostały rozwiązane?**
- **Czy konieczne będzie jeszcze jedno spotkanie z przedstawicielem właściwego organu, aby omówić wszystkie te kwestie i (lub) problemy?**
- **Z jakimi problemami dotyczącymi realizacji przepisów rozporządzenia spotykamy się my, związek zawodowy?**

4. 2 SPOTKANIE: NARODOWE SPRAWOZDANIE – INFORMACJA O STRUKTURZE I RYNKU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Polecane materiały:

Informacja w portalu krajowego biura statystyki;
Informacja w portalu krajowego ministerstwa transportu;
Informacja w portalach narodowych operatorów lokalnego transportu publicznego wszystkich miast liczących ponad 50.000 mieszkańców;
Informacja w portalach międzynarodowych operatorów, jeśli działają na krajowym rynku.

Jeśli na rynku lokalnego transportu publicznego działają międzynarodowi operatorzy polecamy też zapoznać się z informacją na stronie „Udział pracowników" http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils.
Dyrektywa 2009/38/WE o powołaniu Europejskiej Rady Pracowniczej lub o trybie informowania i konsultowania się z pracownikami przedsiębiorstw lub grup przedsiębiorstw prowadzących działalność w skali Wspólnoty (nowa redakcja).

Także inne materiały porównawcze dotyczące narodowych procedur, np. w Bułgarii i Rumunii znaleźć można na stronie „Udział pracowników".

Zwykle związki zawodowe dobrze znają sektor, w którym działają i w którym organizują i negocjują umowy zbiorowe. To konieczny warunek i rezultat pomyślnej działalności związku. Jednakże zauważyliśmy, że szczególnie w sektorze lokalnego transportu publicznego związki zawodowe działają w granicach jednej spółki, są nieliczne i zróżnicowane, a ich wiedza o krajowym rynku transportu publicznego ogranicza się do większych operatorów w stolicy i większych miastach kraju. W celu rozszerzenia swojej wiedzy polecamy zorganizowanie spotkania z kolegami z różnych spółek i miast.

Wytyczne dotyczące sprawozdania narodowego:

Wytyczne dotyczące przygotowania narodowego sprawozdania o strukturze i rynku transportu publicznego

Krajowy rynek transportu publicznego

- podstawowi gracze: samorządy, prywatne spółki, międzynarodowi operatorzy;
- liczba środków transportu, pracowników;
- struktura uczestników rynku: wielcy i (lub) drobni i średni; międzynarodowi operatorzy;
- liczba pasażerów: zrost/ spadek;
- ceny biletów: wzrost/spadek;
- rola prywatyzacji
- ...
- podstawowe problemy

Finansowanie lokalnego transportu publicznego
- Skąd przychodzą pieniądze: pasażerowie, państwo i (lub) samorządy i (lub) region?
- Udział w rynku rekompensat finansowych
- Czy komunikacja miejska otrzymuje wsparcie z programów narodowych / regionalnych / lokalnych i z dyrektyw politycznych?
- ...
- podstawowe problemy

Unijne rozporządzenie
- Proces realizacji Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007: czy jest w pełni przestrzegany?
- Dodatkowe narodowe akty prawne regulujące zawieranie umów?
- ...
- podstawowe problemy

Struktura związków zawodowych
- struktura reprezentowania związków zawodowych; udział członków związków zawodowych?
- Umowy zbiorowe na szczeblu narodowym i (lub) przedsiębiorstwa, co regulują?
- Ochrona pracowników i standardy socjalne: jakie problemy?
- ...
- podstawowe problemy

Wzorzec takiego sprawozdania narodowego poniżej. To struktura, tematy i dane narodowego sprawozdania Chorwacji[12]. W innych sprawozdaniach mogą być akcentowane inne kwestie.

WŁAŚCIWOŚCI LOKALNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	SPRAWOZDANIE NARODOWE CHORWACJI
Cechy ogólne	Chorwacki system transportu publicznego składa się z trzech podsystemów – tramwaje, autobusy i kolej. Na tramwaje przypada 64%, na autobusy – 32% i na kolej – 14% ogółu przewozów pasażerów.
Liczba operatorów	44 (źródło: Eurostat)
Pracownicy	2.391 (źródło: Eurostat)
Obroty	47,7 mln EUR (źródło: Eurostat)
Główni operatorzy	Miejski transport publiczny koncentruje się w następujących miastach: • Zagrzeb (autobusy i tramwaje), • Rijeka, • Split, • Dubrownik, • Pula, • Osijek (autobusy i tramwaje) i • Zadar. W tych miasta operatorami transportu miejskiego są samorządowe przedsiębiorstwa W innych miastach świadczenie usług publicznych w zakresie transportu drogowego organizuje około 15 **prywatnych operatorów regionalnych**. Niektórzy z nich zbankrutowali lub są na skraju bankructwa.

12 Dziękujemy za pomoc Katarinie Mindum ze Związku Zawodowego Pracowników Kolei w Chorwacji

WŁAŚCIWOŚCI LOKALNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	SPRAWOZDANIE NARODOWE CHORWACJI
Międzynarodowi operatorzy	W sieci regionalnej przy Osijek usługi świadczy jeden międzynarodowy operator (Panturist Osijek, zatrudniający 338 pracowników), który jest spółką-córką francuskiego przedsiębiorstwa Veolia Group. Stosuje wspólny system biletów wraz z operatorem samorządowym. Jest to jedyny zintegrowany system biletowy w Chorwacji.
Liczba pasażerów	**Transport miejski:** Tramwaje: 168.057.000 (2000) 192.940.000 (2009) Autobusy: 221.246.000 (2000) 191.312.000 (2009) W Chorwacji około 65% pasażerów komunikacji miejskiej obsługuje operator ZET z Zagrzebia. **Transport regionalny:** Liczba pasażerów wyraźnie zmalała z 148.408.000 (1990) do 58.493.00 (2009) źródło: Rocznik Statystyczny Republiki Chorwackiej 2010 2010, wersja internetowa SLJH2010.pdf
Liczba środków transportu	**Transport miejski:** Tramwaje: 443 (2000) 415 (2009) Autobusy: 1.033 (2000) 1.270 (2009) **Transport regionalny:** brak oficjalnych danych Panturist - spółka-córka kompanii Veolia w mieście Osijek ma 133 autobusy.
Koncesje	Koncesje dla autobusów wydane są na okres5 lat, jednakże tylko około 45-55% z nich rzeczywiście prowadzi działalność. Jest tak dlatego, że operatorzy wnoszący o koncesje twierdzą, że transport publiczny będzie kursował np., co 10 -15 min. od godz. 17 do 19, a faktycznie kursuje tylko co 30 min.
Pokrywanie kosztów	Opłata za przejazd pokrywa tylko około 20% wszystkich nakładów.
Subsydia / rekompensaty za zobowiązania z tytułu usług publicznych	Wszyscy operatorzy otrzymują dotacje rządowe za uczniów i studentów. Brak jakichkolwiek rekompensat np., za paliwo, specjalne środki transportu czy jakość usług. Straty operatorów samorządowych pokrywa samorządowa spółka holdingowa (np., w Zagrzebie z dochodów przedsiębiorstw samorządowych (przedsiębiorstwa gazownicze, utylizacji odpadów, budowlane, terminale ładunków).

WŁAŚCIWOŚCI LOKALNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	SPRAWOZDANIE NARODOWE CHORWACJI
Cechy szczególne	• W Chorwacji nie ma zrzeszenia transportowego. Każdy system transportowy lub operator ma swój system biletów i cen. Nawet operator ZET w Zagrzebie ma zróżnicowany system biletowy dla autobusów i tramwai. • Ceny biletów są wysokie, zwłaszcza na transport rejonowy. • W niektórych rejonach usługi publiczne z zakresu transportu pasażerskiego świadczone są tylko dla uczniów, niektóre rejony stają się „białą plamą"w systemie lokalnego transportu publicznego. • W rejonie Zagrzebia zaczął funkcjonować system kolei miejskiej i podmiejskiej. W ciągu ostatnich dwóch lat liczba pasażerów kolei miejskiej wzrosła dwukrotnie. • Większość rejonowych spółek transportowych boryka się z trudnościami. • Istnieje konkurencja tzw. „czarnych rejsów", które kursują 5-10 min. przed rejsami przewidzianymi w rozkładach. • Zła kontrola jakości albo w ogóle jej nie ma. • Stosunkowo niskie wynagrodzenie, co najmniej o 20 % niższe od średniego uposażenia. • Złe warunki pracy, szczególnie jeśli chodzi o czas pracy. • Rozporządzenie unijne: partnerzy społeczni nie uczestniczą w procesie uzgadniania ustaw i aktów normatywnych, są ustawy narodowe, jednak nie działają. • 14 lokalnych związków zawodowych • Zauważalny jest silny rozwój wewnętrzny związków zawodowych, powstają pseudo związki, zrzeszenia, które nie są zarejestrowane jako związki zawodowe i nie pełnią obowiązków związkowych, związki zawodowe nie mające swoich członków.

Sprawozdania narodowe przeznaczone są do wzmacniania zdolności związków zawodowych oraz reprezentantów pracowniczych do lepszej analizy lokalnego rynku transportu publicznego. Dają one możliwość uświadomienia własnych mocnych i słabych stron, możliwości i pułapek (analiza SSGG, zob. spotkanie 3). Pomagają określić różne dziedziny działalności w celu nawiązania produktywnego dialogu z członkami związków zawodowych.

Na zakończenie sprawozdania narodowego należy przeprowadzić analizę procedury TED dotyczącej zawarcia umów narodowych (zob. spotkanie 1).

Jeśli w Państwa kraju działają kompanie międzynarodowe, należy wyjaśnić wymagania dotyczące powoływania Europejskich Rad zakładowych w spółce międzynarodowej. Czy konkretny operator posiada Europejską Radę zakładową? Czy mój kraj ma miejsce w EDT? Jeśli tak, czy jest na to miejsce wyznaczony reprezentant? Kto jest reprezentantem związku zawodowego w Europejskiej Radzie Pracowniczej?

Możliwe, że w ciągu 3 godzin sprawozdanie narodowe nie zostanie zakończone, ponieważ brakuje potrzebnej informacji. W takim wypadku można wyznaczyć różne zadania innym członkom grupy w celu zakończenia sprawozdania narodowego na innym dodatkowym zebraniu.

Pod koniec zebrania należy odpowiedzieć na następne pytania:

- **Czy ja prawidłowo rozumiem strukturę segmentu transportu publicznego w mieście mojego kraju?**
- **Jakie są trzy najważniejsze cechy lokalnego systemu transportu publicznego?**
- **Czy wiem coś o poziomie wdrożenia unijnego rozporządzenia? Jakie są problemy?**
- **Czy istnieją inne ważne cechy?**
- **Czy związki zawodowe uczestniczą w procesie zawierania umów i w jaki sposób?**

5. SPOTKANIE 3: STRATEGICZNY PLAN DZIAŁAŃ MAJĄCY NA CELU ZAPEWNIENIE OCHRONY SOCJALNEJ

Materiały:

Całość materiałów zebrania 1 i 2 oraz wyniki zebrania 1 i 2.

Spotkanie 3 różni się od dwóch poprzednich. Na zebraniu pierwszym akcentowano **informację o nowym rozporządzeniu** oraz o istniejących problemach i możliwościach związków zawodowych. Na zebraniu drugim zwracano uwagę na **informację o rynku lokalnego transportu publicznego**, jego strukturze, zasadach organizacyjnych, uczestnikach tego segmentu oraz na to, w jaki sposób działa mechanizm zawierania umów transportu publicznego. Większość uczestników obu zebrań posiada obecnie więcej informacji i lepiej rozumie problemy rynku lokalnego transportu publicznego.

Aktywne podejście oraz nowi gracze

W trakcie poprzednich spotkań zostały określone przyszłe zmiany w lokalnym samorządzie lub Państwa rejonie, np. czy lokalna kompania transportu publicznego będzie musiała uczestniczyć w przetargach, czy też nie. Także wyjaśniono, że na rynku istnieją nowi gracze – kompanie międzynarodowe, które potrafią konkurować z lokalnymi operatorami transportu publicznego. Także stało się jasne, że sposób zawarcia umowy (bezpośrednie prawo operatora samorządowego do zawarcia umowy o świadczeniu usług publicznych lub ogłoszenie przetargu) wybierają kompetentne instytucje władzy lokalnej oraz miejscowi politycy.

W danej sytuacji związki zawodowe powinny zmienić pogląd i strategię. Przed rokowaniami z pracodawcami oraz ich przedstawicielami w kwestii umowy zbiorowej, tzn. w kwestii wynagrodzenia oraz warunków pracy w konkretnej spółce, muszą zostać przeprowadzone „negocjace“ z politykami oraz z instytucjami władzy.

Przypuszczenie

Biorąc pod uwagę zobowiązania kompetentnej instytucji władzy do udzielania umowy na świadczenie usług transportu publicznego operatorom, związki zawodowe powinny wybrać inną strategię: najważniejsza jest **zasadnicza decyzja w kwestii wyboru procedury i (albo) treści warunków technicznych przetargu**. Oprócz tego, istnieją inni uczestnicy negocjacji: przedstawiciele kompetentnych lokalnych instytucji władzy oraz politycy.
Wymienione aktywne podejście ograniczają, z jednej strony, zasady ogłaszania przetargu, z drugiej – nowy gracz, lokalne instytucje (zob. spotkanie 1) i ich rola w procesie zawierania umów. Biorąc to pod uwagę, **spotkanie 3 jest pierwszym zebraniem strategicznym, na którym zostanie omówiona polityka związków zawodowych w kontekście zawierania umów.** Jeśli rozpoczynają Państwo własną kampanię własną po tym, jak na stronie TED pojawiło się ogłoszenie o przetargu w lokalnym samorządzie, to tracą Państwo dogodny moment, by mieć wpływ na warunki przetargu w segmencie lokalnego transportu publicznego!

Znając to przypuszczenie, uwarunkowane rozporządzeniem, można przystąpić do zebrania 3.

Najważniejsza kwestia zebrania 3:
Jaką strategię powinien wybrać związek zawodowy, aby przy zawieraniu umów pracownicy mieli zapewnioną ochronę oraz lepsze standardy socjalne i normy jakości?

Przy opracowywaniu strategii związków zawodowych należy omówić trzy kwestie. Predestynują one strukturę zebrania:

- W czym jesteśmy mocni, słabi, co nam grozi i jakie są nasze możliwości?
- Jakie są nasze argumenty w kwestii zmiany operatora (bezpośrednie zawarcie umowy z operatorem lokalnego transportu publicznego) i, jeśli ogłasza się przetarg dotyczący wymogu, aby każda spółka uczestnicząca w przetargu przestrzegała standardów socjalnych?
- Jaki powinien być strategiczny plan działań?

Uwaga dla prowadzącego szkolenie:
Na to zebranie można zaprosić wszystkich uczestników lub podzielić ich na grupy, lub zastosować obie formy. To zależy od liczby uczestników. Jeśli w szkoleniu uczestniczy ponad 20 osób, można utworzyć 2 lub 3 grupy. Wszystkie grupy przerabiają te same kwestie!

Wszystkie grupy kolejno omawiają wszystkie kroki: krok 1, 2, 3 i 4.

Krok 1: analiza SSGG

Analiza SSGG oznacza analizę stron mocnych, słabych, możliwości i problemów, a w naszym wypadku metoda ta służy jedynemu celowi: strukturyzacji wyników dyskusji zebrania 1 i 2.

Rodzaj wykorzystywanych materiałów:

- Odpowiedzi na pytania zebrania 1, np.:
  - **Jakie są podstawowe pytania dotyczące rozporządzenia?**
  - **Czy rozporządzenie zawiera odpowiedzi w kwestii prywatyzacji oraz ochrony pracowników?**
  - **Jakie problemy, związane z realizacją rozporządzenia dotyczą związków zawodowych?**
  - **Czy potrzebne jest nam spotkanie z przedstawicielem kompetentnej instytucji władzy, aby wyjaśnić te kwestie?**
- Sprawozdanie narodowe o strukturze transportu publicznego oraz rynku i analiza TED (zob. zebranie 2)

oraz

- Odpowiedzi na pytania zebrania 2, np.,
  - **Proszę wymienić trzy najważniejsze cechy systemu transportu publicznego w Państwa kraju?**
  - **Jakie są trzy najważniejsze cechy z uwzględnieniem sytuacji lokalnej?**
  - **Czy związki zawodowe uczestniczą w procesie zawierania umów, w jaki sposób?**

Będąc w posiadaniu tych materiałów oraz mając doświadczenie dwóch zebrań, wszelkie charakterystyki, możliwości, problemy, idee itp., można określić czynniki wewnętrzne i zewnętrzne na przykładzie podanej niżej propozycji.

Czynniki wewnętrzne:

- **Mocne strony:** Korzystne charakterystyki związków zawodowych, np., duża liczba pracowników zrzeszonych w związku, plan działań w celu bezpośredniego zawierania umów, zastosowanie umowy zbiorowej jako obowiązującego socjalnego standardu w przypadku procedury przetargowej, inne.
- **Słabe strony:** charakterystyki, z powodu których związki zawodowe mogą okazać się w sytuacji nieprzychylnej w porównaniu z innymi, np. nieliczni zrzeszeni w związku pracownicy, niedostateczna wiedza itp.

Czynniki zewnętrzne:

- **Możliwości:** czynniki zewnętrzne sprzyjające związkom zawodowym, np. wsparcie polityczne, plany rozwoju lokalnego transportu publicznego, inne.
- **Problemy:** czynniki zewnętrzne rokujące problemy, np. zmniejszenie subsydiowania, lokalny transport publiczny nie jest wciągnięty na porządek dzienny właściwego organu, brak poparcia politycznego, inne.

RYS. 2 : PRZYKŁADOWA ANALIZA SSGG TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Dodatnie	Ujemne
S • Duża liczba pracowników zrzeszonych w związkach zawodowych • Seminaria dotyczące rozporządzenia • Kampanie związków zawodowych dotyczące lokalnego transportu publicznego • Strategiczny plan działań w celu zawierania umów bezpośrednich • Umowa zbiorowa zawierająca warunek standardów socjalnych w wypadku przetargu • ...	W • Nieliczni zrzeszeni w związku pracownicy • Brak poparcia kolegów • Niedostateczna wiedza w kwestiach rozporządzenie unijnego • ...
O • Lokalny transport publiczny jest wciągnięty do porządku dziennego właściwego organu • Finansowanie jest klarowne i budzące zaufanie • Zwiększająca się liczba pasażerów • Wsparcie polityczne • ...	T • zmniejszone dotacje • lokalny transport publiczny nie jest wciągnięty do porządku dziennego właściwego organu • brak wsparcia politycznego • brak jednolitego systemu cen • operator samorządowy ulegnie prywatyzacji • ...

Uwaga:
W tab. SSGG brak miejsca na szczegółową informację. Np., jeśli zewnętrznym czynnikiem dodatnim jest „umowa zbiorowa zawierająca standardy socjalne w wypadku przetargu", niezbędna jest pełna informacja o umowie zbiorowej lub chociażby w najważniejszych kwestiach tej umowy!

Uwaga dla prowadzącego szkolenie:
Każda grupa robocza przedstawia swoje wyniki na wspólnym szkoleniu. Wyniki można przedstawić w postaci tabeli, zob. rys. 2.
Na życzenie można przedstawić listę priorytetów.

Krok 2 : korzyści, jakie daje rozporządzenie unijne

Przygotowując się do negocjacji z przedstawicielami właściwego organu, następnym krokiem zebrania 3 jest: nauczyć się argumentować na rzecz rozporządzenia.

Tzn., sporządzamy listę argumentów i okoliczności do przedstawienia jej lokalnej instytucji władzy na wypadek **umowy bezpośredniej** oraz na wypadek **przetargu**. Przykładowo lista może być taka:

Właściwy organ może:
- zawrzeć umowę o świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu z przedsiębiorstwem własnym (samorządowym);
- swobodnie wybrać procedurę zawarcia umowy bezpośredniej;
- bezpośrednio zawrzeć umowy przewozu pasażerów z przedsiębiorstwami drobnymi i średnimi;
- bezpośrednio zawrzeć umowy o świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu miejskiego, podmiejskiego, regionalnego z przedsiębiorstwami kolejowymi;
- wybrać tryb prowadzenia przetargu odpowiadający szczególnej sytuacji w systemie lokalnego transportu publicznego;
- ustalić środki ochrony pracowników oraz zmiany standardów socjalnych i norm jakości w wypadku zmiany operatora.

W zamian właściwy organ:
- otrzymuje klarowne i jednolite zasady regulacji strumieni dotacji finansowych oraz wypłat za usługi komunikacji pasażerskiej;
- wykorzystuje przewidzianą w regulaminie możliwość zawierania umowy bezpośredniej, może zmniejszyć koszty transakcji oraz wydatki administracyjne;
- może bezpośrednio kontrolować własne systemy lokalnego transportu publicznego oraz efektywnie wyrazić lokalną wolę polityczną.

W kwestii materiałów zob. propozycje zebrania 1.

Krok 3: plan kalendarzowy i działacze

Uwaga dla prowadzącego szkolenie:
Do wykonania tego zadania można podzielić uczestników na 2 grupy: jedna przygotowuje pierwszy projekt planu kalendarzowego, druga – listę działaczy mających powiązania z procedurą zawierania umów w segmencie transportu publicznego.

Plan kalendarzowy

Przed przystąpieniem do planu należy sprawdzić ważne daty:

- termin przedstawienia sprawozdania narodowego w Komisji Europejskiej, aby można było dokonać oceny postępu w realizacji przepisów rozporządzenia w państwa kraju (narodowe sprawozdanie z postępu)
- termin (terminy) ważności koncesji / umów z lokalnym operatorem transportu
- data, kiedy właściwy organ podejmie decyzję w kwestii procedury zawarcia umowy
- termin, do którego należy przygotować koncepcję związku zawodowego
- data, kiedy koncepcja związku zawodowego będzie omawiana z właściwym organem oraz ewentualnie z operatorem lokalnym
- data, kiedy ...

Działacze

Lista osób z instytucji lokalnych i regionalnych, uczestniczących w podejmowaniu decyzji w kwestiach organizacji transportu publicznego, np.:

- związek zawodowy
- lokalny operator (operatorzy)
- lokalna instytucja kompetentna
- zrzeszenie pasażerów
- grupy ochrony środowiska
- partie polityczne
- **inni stronnicy**, np. „Campaign for Better Transport" („*Kampania na rzecz lepszego transportu*") (http://www.bettertransport.org.uk) w UK lub „Savez za Željeznicu" („Zrzeszenie kolei Kroacji") (http://www.szz.hr) w Kroacji

Kroki 1-3 stanowią część pierwszą zebrania 3. Celem części pierwszej jest

- przegląd całości informacji zebranej w trakcie poprzednich zebrań oraz
- jej przyswojenie.

Po przeprowadzeniu części pierwszej zebrania posiadamy

- **elementy analizy SSGG;**
- **argumenty do rozmowy z przedstawicielami właściwego organu lokalnego;**
- **listę osób uczestniczących w przyszłym procesie;**
- **projekt planu kalendarzowego.**

Obecnie posiadamy wszystkie niezbędne części strategii związku zawodowego. Na etapie 4 nastąpi połączenie wyników poprzednich zebrań oraz przygotowanie planu.

Krok 4 : Strategiczny plan działań związku zawodowego

Uwaga dla prowadzącego szkolenie:
W niniejszej części grupę roboczą stanowią 5-7 uczestników. Jedyne zadanie dla nich – przygotowanie strategicznego planu działań. Plan powinien przewidywać trzy poziomy kontroli: narodowy, socjalny i kontrolę czynności, jak wskazane poniżej.

Grupa robocza pracuje nie dłużej niż 45-60 minut, w zależności od postępów. Następnie należy przeprowadzić trwające około 60 minut posiedzenie plenarne, w zależności od liczby grup i uczestników. W trakcie posiedzenia należy omówić różne propozycje dotyczące strategicznego planu działań, pod koniec zaś dyskusji wyłonić wspólną propozycję co do zapewnienia realizacji strategicznego planu działania.

RYS 3: ROADMAP FOR SOCIAL CONVOY

Jedynym celem tego „STRATEGICZNEGO PLANU DZIAŁAŃ" jest promowanie pracy w grupach. Jest to jedynie propozycja, analogicznie do poniższej notatki dla przedstawicieli związku zawodowego. Nikt nie zna lepiej sytuacji w Państwa kraju lub spółce, a strategia związku zawodowego zależy od miejsca (kraju) i lokalnej sytuacji.

Notatka dla przedstawicieli związku zawodowego

W realizacji polecanego planu działania, którego celem jest rzetelna i społecznie odpowiedzialna konkurencja w segmencie lokalnego transportu publicznego, przedstawiciele lokalnego lub regionalnego związku zawodowego w różnych krajach członkowskich mogą kierować się tą notatką.

Jednakże należy pamiętać, że w każdym kraju notatka jest inna, ponieważ w każdym kraju kwestia stosunków pracowniczych jest rozstrzygana inaczej. Tzn. trzeba mieć na uwadze krajowy Kodeks Pracy i inne akty prawne regulujące stosunki pracy.

Notatka ta ma służyć związkom zawodowym do rozszerzenia zakresu działalności związku zawodowego, której celem jest ochrona interesów pracujących w segmencie transportu publicznego.

I. Prace przygotowawcze

- Należy pamiętać o krajowym Kodeksie Pracy oraz o innych aktach prawnych regulujących stosunki pracy;
- Lista wszystkich narodowych aktów prawnych uzupełniających unijne rozporządzenie;
- Uwaga na specjalne wyjątki, np. fakt, że obecnie obowiązujące akty prawne dotyczące zamówień publicznych na usługi transportu publicznego kierują się jedynie Dyrektywami 2004/17/WE i 2004/18/WE. W tym wypadku jest ważne ustalić, w jaki sposób można ograniczyć stosowanie wymienionych dokumentów.
- Przygotowanie przeglądu terminów ważności koncesji i (lub) umów na świadczenie usług transportu publicznego. Większość tych terminów odnajdziemy w internecie.
- Wyjaśnienie, które lokalne lub regionalne instytucje są właściwe w interesujących nas kwestiach;
- Wyjaśnienie, z jakimi partnerami klienci mogą się komunikować;
- Prosimy podjąć decyzję, czy potrzebny jest plan działania;
- Podjęcie decyzji, w jaki sposób podzielić zadania wolontariuszom oraz pracownikom etatowym związku zawodowego;
- ustalenie wstępnego harmonogramu;
- ...

II. Termin realizacji planu działań

Ponieważ proces zawierania umów nieraz trwa długo, oznacza to dostatecznie odległy termin realizacji planu. Powinien on być nie krótszy niż:

- Dwa lata, jeśli istnieje prawdopodobieństwo, że zostanie zawarta bezpośrednia umowa z operatorem międzynarodowym
- Półtora roku, jeśli istnieje prawdopodobieństwo, że zostanie zawarta bezpośrednia umowa innego rodzaju
- Dwa lata, jeśli istnieje prawdopodobieństwo, że odbędzie się przetarg na zasadach art.5(3)
- Sześć miesięcy, jeśli istnieje prawdopodobieństwo, że podstawę procedury przetargu będą stanowiły umowy zawarte wcześniej na podstawie art.5(1).

Uwaga: wymienione terminy realizacji mogą być zasadniczo różne w różnych krajach.

III. Czynności związane z procesami planu działania

- Ocena planu kalendarzowego (harmonogram)
- Określenie, rodzaju umowy z uwzględnieniem planu działania:

- **Zawarcie umowy bezpośredniej z operatorem wewnętrznym**
- **Zawarcie umowy bezpośredniej z operatorem drobnym lub średnim**
- **Zawarcie umowy bezpośredniej z operatorem kolejowym**
- **Zawarcie umowy w trybie przetargu**
- **Zawarcie umowy w trybie procedury przetargowej**

- ustalenie działaczy: przedstawicieli kompetentnych organizacji lokalnych lub regionalnych, uczestniczących w lokalnym układzie politycznym transportu publicznego i sposobach jego organizacji
- Podęcie decyzji w kwestii wyboru podmiotu mogącego wesprzeć działanie: politycy, grupy obywatelskie, zrzeszenia pasażerów lub konsumentów...
- Ustalenie liczby uczestników na rynku i, w razie potrzeby, ich podziału w regionie
- W razie potrzeby, ustalenie 5-8 najważniejszych uczestników rynku
- Przygotowanie przeglądu narodowych aktów prawnych regulujących prawo ochrony pracowników
- Zapewnienie aktywnego udziału członków związku zawodowego, podobnie do opisanych zebrań
- Zebranie i spisanie argumentów na rzecz zastosowania rozporządzenia
- Kto może pomóc (związki zawodowe, przedstawiciele pracowników, grupy obywateli, zrzeszenia, politycy, rzeczoznawcy...)?
- Podział zadań
- Określenie osoby odpowiedzialnej oraz możliwych partnerów do współpracy
- Przygotowanie poprawionego harmonogramu
- Obserwacja zachowań osób uczestniczących w działalności
- Sporządzanie protokołów
- Dyskusje z przedstawicielami partii politycznych
- Dyskusje z administracją lokalną i regionalną
- Dyskusje z innymi związkami zawodowymi
- Dyskusje z byłym operatorem
- Dyskusje z grupami pasażerów i użytkowników oraz innymi aktywnymi grupami
- Zwoływanie zjazdów związków zawodowych
- Utrzymywanie kontaktów ze społecznością (stanowiska informacyjne, ulotki, dyskusje publiczne...)
- Rejestracja kroki pośrednich oraz wyników
- W razie potrzeby, prowadzenie kampanii narodowych wraz ze związkami zawodowymi

IV. Plan działań: rzetelna oraz społecznie odpowiedzialna konkurencja w segmencie lokalnego transportu

- Przygotowanie stosownych argumentów dla poparcia tezy, iż umowa bezpośrednia jest lepsza od publicznego przetargu
- Przedstawienie przykładów zawartych umów bezpośrednich
- W razie potrzeby, przedstawienie okoliczności skłaniających do zwrotu przedsiębiorstw samorządom
- Podanie przykładów zwrotu przedsiębiorstw samorządom (zwrot własności samorządowi / regionowi)
- Ocena ważność zobowiązań społeczno-gospodarczych z uwzględnieniem potrzeby wspierania mobilności na terenach z bardzo intensywnym ruchem
- Ustalenie wytycznych dotyczących standardów jakości usług, np. standardy jakości środków transportu oraz tras
- Przestawienie dowodów, w jaki sposób standardy jakości wpływają na kwalifikację pracowników oraz usługi transportu publicznego, być może na podstawie konkretnych standardów jakości obsługi (praca kierowcy, usługi transportu publicznego, przeglądy techniczne, praca administracyjna). Propozycja: programy szkoleniowe oraz podwyższenia kwalifikacji
- Podanie przykładowych standardów jakości

- Określenie standardu socjalnego zapewniającego ochronę pracowników, szczególnie z uwzględnieniem umowy zbiorowej i jej nieprzerwanej ważności w miejscach pracy, zachowania miejsc pracy, zachowania umowy ze zmianą operatora, kierunki działania w kwestiach rozpatrywania umów zbiorowych i proponowanych procedur, umów zbiorowych (umów w kwestii wynagrodzenia) oraz zapewnienia podjętych zobowiązań, zapewnienia prawa wspólnej decyzji i inne
- Podanie przykładów standardów socjalnych innych krajów
- Zebranie argumentów sprzecznych z dalszym stosowaniem istniejących procedur zawierania umów
- Porównanie i (lub) przygotowanie przeglądu potwierdzającego zalety unijnego rozporządzenia w porównaniu z wcześniej stosowanym trybem zawierania umów w kontekście infrastruktury społeczno-gospodarczej transportu publicznego
- Konkretny plan działań, w tym public relations
- Przedstawienie planu działań podczas zbiorowych negocjacji

Wróćmy do **Edity** i **Jonasa**, omawiających miejsce prowadzenia zebrania związku zawodowego. Na początku była krótka informacja o szkoleniu dotyczącm nowego unijnego rozporządzenia. Ostatecznie przystali na propozycję trzech zebrań na ten temat.

Po zapoznaniu się z tym programem szkoleniowym wielu z was powie: za dużo materiału na trzy zebrania lokalnego związku zawodowego. Racja. Informacji, problemów i kwestii jest zbyt dużo na trzy zebrania związku zawodowego trwające po trzy godziny. Strategia związku zawodowego nie może powstać w trzy godziny. Tzn. program bardziej przypomina bukiet kwiatów, z którego mogą Państwo wybierać dowolny kwiatek. Mówiąc inaczej, rozwój organizacyjny związku zawodowego oraz jego wynik – strategia związku zawodowego – będzie skuteczny jedynie wtedy, gdy „życie nabiera sensu, ponieważ podoba Ci się podróżowanie".

Moim zdaniem **Edita** i **Jan** o tych trzech zebraniach myśleli właśnie w taki sposób.

Spis literatury

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

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

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

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

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

ZAŁĄCZNIK

(WYŁĄCZNIE W JĘZYKU ANGIELSKIM)

– Narodowe sprawozdania o systemach miejskiego transportu publicznego w różnych krajach członkowskich UE i w krajach kandydujących.

– Międzynarodowe spółki działające w sektorze miejskiego transportu publicznego.

– Europejska Rady Pracownicza (EWC)

ANNEXES

1. National reports on Local Public Transport

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

Local Public Transport in Britain and Northern Ireland

By Martin Mayer, UNITE The Union

Structure of the national urban public transport system

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Trade union representation in urban public transport & collective agreements

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

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

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

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

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

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

Key bargaining issues currently are:

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

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

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

Key characteristics:

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

Legal framework: implementation of the PSO regulation

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Bulgaria

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Czech Republic

Structure and main issues of the urban public transport system

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Croatia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

Key characteristics:

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

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

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

Key characteristics:

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

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

Urban-suburban railway transport

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

Tram and bus transport

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

Key characteristics:

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

Urban public transport in France

by Alain Sutour, CGT Transport

Introduction

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

1. Human and social

1.1. Users

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

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

1.2. Work force

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

1.3. Social frame

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

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

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

2. Urban public transports' organisation

2.1. Urban transport authorities

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

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

2.2. Financing urban transports

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

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

2.3. Market structure

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

3. The result of a liberalization

3.1 An oligopoly

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

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

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

3.2. Main companies

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

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

3.3. National public companies

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

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

4. Arguments and facts

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

4.1. Cartelization

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

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

4.2. Return to public hands

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Hungary

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Latvia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

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

Important:

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

Key characteristics:

Challenges with employers:

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

Local Public Transport in Lithuania

Structure and main issues of the urban public transport system

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Local Public Transport in Malta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Local Public Transport in Romania

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

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

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

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

According with the used vehicles by category, we have:

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

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

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

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

Key characteristics:

- Adapting the PSO Regulation in national law

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

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

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

Local Public Transport in Slovenia

Structure and main issues of the urban public transport system

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

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

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

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

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

Key characteristics:

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

Financing of the public transport system

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

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

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

Key characteristics:
- Private greed before public need

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARRIVA (2011)

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

EGGED (2009)

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

KEOLIS (2010)

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

NOBINA (2011)

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

VEOLIA TRANSDEV (2011)

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

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

First Group (2011)

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

MTR (2010)

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

Stagecoach (2011)

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

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

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

3. European Works Councils (EWC)

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

What are the conditions to establish a European Works Council ?

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

Scope: A EWC is...

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

Information means...

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

Consultation means...

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

Proplem with « Transnational dimension » ...

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

Importance of EWCs

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

How to establish a new EWC

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

The role of the ETF...

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

Examples for EWC in public transport

ARRIVA EWC

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

Kéolis EWC

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

EWC Véolia Environnement

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

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

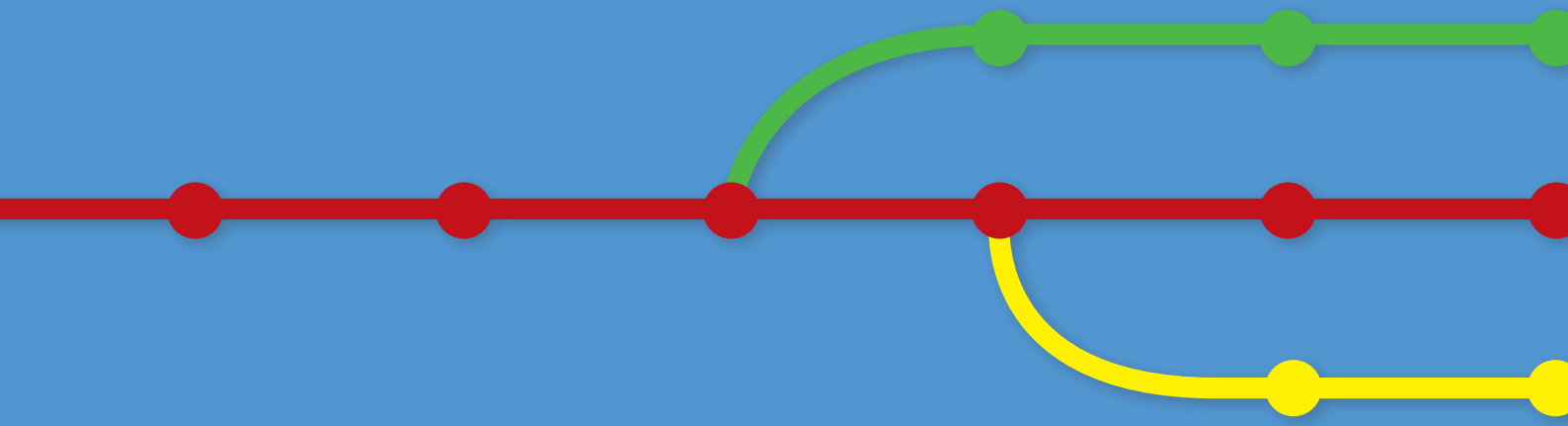
More information: Workers' participation website
http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils

4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

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

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

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



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

EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION