

# CONDIȚII ȘI DREPTURI CU CARACTER SOCIAL ÎN TRANSPORTUL PUBLIC

Instrumente destinate **reprezentanților sindicatelor** în vederea cunoașterii schimbărilor din domeniul reglementărilor și pieței **în transporturile publice**

## INSTRUIRE PENTRU ACTIVIȘTII DIN SINDICATELE DIN TRANSPORTUL PUBLIC URBAN

### MATERIAL DE INSTRUIRE PENTRU TREI SESIUNI

Autor: Volker Röske

ROMANIAN



## **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**



**Material elaborat cu sprijinul Uniunii Europene**

# CUPRINS

<b>1. Caracteristicile pieței de transporturi publice locale în Uniunea Europeană ..</b>	<b>p. 5</b>
<p>Importanța transportului public într-o societate sustenabilă/ PSO (public service obligation – obligațiile de servicii publice OSP) - Noi reglementări europene în domeniul transportului public / Proiectul ETF SCRIPT / Câteva cifre statistice / instruire activă în grupuri</p>	
<b>2. Ședința - în ce scop? .....</b>	<b>p. 11</b>
<p>Edita se întâlnește cu Jonas / Experimentul britanic/ Elaborarea unui proiect de ordine de zi</p>	
<b>3. Ședința 1: Regulamentul OSP - instrument sindical? .....</b>	<b>p. 15</b>
<p>Care este obiectul Regulamentului OSP/ trei tipuri de atribuire publice / trei tipuri de atribuire directe / Protecția angajaților, standarde sociale și de calitate în procesul de licitație / transparență / perioada de tranziție/</p>	
<b>4. Ședința 2: Raportul național – cunoașterea structurii transportului public la nivel național și de piață .....</b>	<b>p. 23</b>
<b>5. Ședința 3: Foaie de parcurs pentru protecție socială .....</b>	<b>p. 28</b>
<p>Abordarea pro-activă și noii actori / Pasul 1: Analiza SWOT / Pasul 2: avantajele Regulamentului OSP / Pasul 3: calendar și actori / Pasul 4: foaie de parcurs</p>	
<b>ANEXE (numai în limba engleză) .....</b>	<b>p. 37</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapoarte naționale privitoare la sistemele naționale de transporturi publice în diferite State membre ale UE și țări candidate la integrare în UE .....</li> <li>• Prezentare generală a companiilor multinaționale active în transportul public urban .....</li> <li>• Comitete europene de întreprindere (European Works Councils - EWC) .....</li> </ul>	



# 1. CARACTERISTICILE PIEȚEI DE TRANSPORTURI PUBLICE LOCALE ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ

## Importanța transportului public pentru o societate sustenabilă

Utilizarea transportului public constituie un indicator important al accesului la mobilitate în societatea noastră precum și al sustenabilității sistemului de transport. Transportul public este mai puțin poluant pentru mediu și poate constitui o alternativă la utilizarea autovehiculelor personale. În anul 2006, conform statisticilor efectuate la momentul respectiv, cota deținută de transportul public la nivelul Uniunii Europene din fluxul total de pasageri era de 15,7%<sup>1</sup>.

Între anii 1995 și 2006, la nivelul UE, procentul de utilizatori ai transportului public (modal share) comparativ cu performanța totală a transportului de pasageri a înregistrat o ușoară creștere de aproximativ 1% -27, în timp ce numărul absolut de pasageri care utilizează transportul public local (servicii de autobuz, tramvai și metrou) a crescut cu aproape 2% în aceeași perioadă.

În ciuda poziției dominante deținute de autovehiculele personale - 72,7%, în comparație cu procentul de 9,6%, cât revine serviciilor locale de autobuz, tramvai și metrou, rolului transportului public i s-a acordat din ce în ce mai multă atenție în politica de transporturi la nivelul Uniunii Europene și în majoritatea statelor membre. În zilele noastre, aproape 80% dintre cetățenii europeni locuiesc în mediul urban și beneficiază de aceeași infrastructură și de același mediu pentru satisfacerea necesităților de mobilitate, ceea ce are drept consecință faptul că transportul public local ar putea deveni un actor important pentru asigurarea calității vieții cetățenilor.

În scopul unei facilitări durabile a mobilității cetățenilor și a reducerii impactului pericolelor pentru mediu, toate modalitățile de transport local precum mersul pe jos, utilizarea bicicletei, motocicletei, autovehiculelor și a transportului public în comun trebuie dezvoltate în vederea realizării unui sistem integrat și durabil de transport local. Pentru a face față acestor probleme și pentru atingerea acestui obiectiv, transportul public și în special publice transportul local trebuie să dezvolte „noi niveluri de confort, calitate și viteză care să corespundă așteptărilor oamenilor”, conform formulării utilizate în Cartea albă<sup>2</sup> privitoare la Politica europeană de transport.

Nimeni din UE nu ar nega importanța din ce în ce mai mare a politicilor de transport public urban, ceea ce nu exclude, pe de cealaltă parte, lipsa de coerență dintre obiectivele politice și situația reală a transportului public local în statele membre ale UE. În total, piața transportului public local (în anul 2008) deține o cifră de afaceri de aproape 60 miliarde euro, cu aproximativ 882.000 de angajați<sup>3</sup>. În plus, există o caracteristică comună pentru toate țările: transportul public local necesită compensare de la bugetele publice, ceea ce înseamnă, cu alte cuvinte, că transportul public local nu se poate finanța exclusiv din tarife, mai ales în cazul în care există obiectivul politic de a oferi servicii de transport public, cu tarife accesibile și

1 cf. pentru următoarele date: Eurostat (Ed.): Panorama of Transport ediția 2009, p. 14 + 101;

2 cf. Politica europeană de transport pentru anul 2010: momentul deciziei, Bruxelles, COM(2001) 370 final, p.85ff., 2011 adaptat și actualizat în altă Cartă Albă, COM(2011) 144 final

3 Vezi Tabelul 1 „Piața transportului local” din prezentul material; datele sunt extrase la data de 13-03-11 din SBS și tabelele t\_tran\_hv din pagina de start a EUROSTAT, disponibilă la adresa: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>

fezabile. Putem însă anticipa deja că bugetele publice limitate din prezent vor contribui la consolidarea dificultăților existente în finanțarea transportului public local.

Responsabilitatea pentru transportul public local revine în principal factorilor de decizie politici locali și autorităților competente locale, ceea ce explică motivul pentru care transportul public local diferă de la țară la țară atât în cadrul UE cât și de la oraș la oraș, în funcție de practicile și legislația la nivel național. În spațiul european există o gamă largă de structuri și modele organizaționale pentru transportul local: în principal, modul de organizare a finanțării, structura de proprietate și structura operatorilor de transport local, tipul de relație dintre autoritățile competente și operatori și cel puțin utilizarea mecanismelor concurențiale pe piața transportului local, în cadrul regimului existent de reglementare a contractării.

## OSP - Noi reglementări europene în domeniul transportului public

La data de 3 decembrie 2009, au intrat în vigoare noile reglementări europene privitoare la piața transportului public de călători, și anume „Regulamentul (CE) nr 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului”. Din momentul respectiv, acesta este valabil în toate statele membre și este obligatoriu în toate secțiunile sale.

Obiectivul acestui nou Regulament (CE) nr. 1370/2007 (numit în continuare Regulamentul OSP) îl constituie „garantarea unor servicii de transport de călători sigure, eficiente și de o înaltă calitate **prin intermediul concurenței reglementate** (sublinierea autorilor), garantând în același timp transparența și buna funcționare a serviciilor publice de transport de călători, luând în considerare factorii sociali, de mediu și de dezvoltare regională”, după cum se menționează în justificarea pentru regulamentul OSP.<sup>4</sup>

Scopul Regulamentului OSP este stabilirea modalităților posibile de acțiune a autorităților competente în procesul de licitație și de garantare a furnizării de servicii de interes general în transportul public local, stabilind totodată și condițiile în care autoritățile competente, la impunerea obligațiilor de serviciu public sau la contractarea acestora, compensează costurile apărute pentru operatori și / sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

Aceasta este o față a monedei, cealaltă față constituind-o faptul că transportul public local este asigurat de către oameni. În statele membre UE, există peste 880.000 de angajați care lucrează ca șoferi, personal de întreținere sau în administrație și care sunt obligați să se confrunte cu diferitele efecte, în majoritatea acestora negative, ale schimbărilor vizibile de reglementare survenite la nivelul transportului local și ale transformării pieței din cauza unor factori concurențiali precum: reducerea forței de muncă, diminuarea salariilor, privatizarea societăților aflate în proprietatea municipalității, pierderea siguranței locurilor de muncă în cazul schimbării operatorilor sau al transferului întreprinderilor sau, în cel mai bun caz, al schimbării condițiilor de funcționare.

Condițiile concurențiale specifice unei piețe reglementate de transport public local vor influența în mare măsură condițiile sociale și de lucru. Sindicatele și consiliile de muncă trebuie să se confrunte cu angajatorii în vederea îmbunătățirii condițiilor de muncă și ținerii sub control a efectelor cu caracter nesocial ale concurenței pe piața transportului public local cu ajutorul clauzelor sociale. În plus, acestea trebuie să învețe cum să interacționeze cu un actor nou intrat pe piața transportului public local: autoritatea competentă ca unul dintre actorii principali ai procesului reglementat prin OSP de atribuire de contracte de servicii publice. Alți actori sunt bine-cunoscuți sindicatelor și reprezentanților lucrătorilor: operatorii

4 Vezi nota de fundamentare nr. 4 a Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007

privați sau municipali de transport local, dintre care cei mai mulți funcționează la nivel local, ceea ce nu exclude prezența și a unor operatori privați la nivel național sau multinațional.

## Proiectul ETF SCRIPT

În anul 2011, ETF a organizat un proiect sindical destinat sindicatelor care reunesc lucrătorii din transportul public urban, care s-a concentrat asupra noilor state membre și țărilor candidate și al cărui obiectiv este mai buna anticipare a schimbărilor de pe piața transportului public urban în vederea noului Regulament OSP și cunoașterea la nivel superior a actorilor majori de pe piață - companiile multinaționale cele mai importante.

Proiectul și-a propus oferirea de informații privitoare la instrumentele adecvate avute la dispoziție pentru influențarea deciziilor politice și, după luarea acestora, de influențarea conținutului contractelor de servicii publice, prin utilizarea pârghiilor oferite de noul regulament. Reprezentanții sindicatelor trebuie să învețe să răspundă unei multitudini de întrebări în acest domeniu de elaborare a politicilor, printre care modalitatea de intervenție la nivel politic în decizia de principiu cu privire la modul de organizare a transportului public, oportunitățile oferite de Regulamentul OSP pentru asigurarea protecției angajaților în cazul schimbării de operator, tipul de criterii sociale și de calitate care pot fi avute în vedere, nivelul specific de standarde care trebuie protejate etc.

Obiectivul a fost totodată și organizarea unui schimb de experiență între sindicatele din diferite țări cu privire la strategiile de:

- Influențarea nivelului de luare a deciziilor politice;
- Garantarea reprezentării lucrătorilor și asigurarea reprezentării sindicale într-o astfel de perioadă de schimbări pe piața transportului public;
- Resursele disponibile și tipul de strategii care urmează construite.

Aceasta include și capacitatea de analiză a pieței concurențiale și a condițiilor acestora precum și a posibilelor evoluții de perspectivă de pe piața transportului public local, ca bază a strategiilor sindicale din sectorul respectiv.

Participanții la proiectul SCRIPT provin din 12 state membre noi și candidate, și anume Bulgaria, Croația, Cipru, Republica Cehă, Ungaria, Malta, Letonia, Lituania, Polonia, România și Slovenia.

Acest material constituie un rezultat al proiectului SCRIPT<sup>5</sup> și va veni în sprijinul atât al sindicatelor și membrilor acestora cât și al reprezentanților lucrătorilor în vederea cunoașterii schimbărilor și dificultăților de pe viitoarea piață concurențială și reglementată a transportului public urban.

## Câteva cifre statistice

Piața transportului public urban în cadrul Uniunii Europene poate fi caracterizată prin răspunsul la următoarele întrebări:

- Care este cifra de afaceri în acest sector?
- Câte întreprinderi există în acest sector?
- Câți angajați lucrează în acest sector?

<sup>5</sup> Adresăm mulțumiri lui Alain Sutor, CGT (Franța), Martin Mayer, unite (Marea Britanie), Stefan Heimlich, ver.di (Germania) și Sabine Trier (ETF) pentru discuțiile, contribuțiile utile și cooperare în proiectul SCRIPT precum și participanților la cele trei seminare pentru angajamentul de care au dat dovadă.

Tabelul 1 oferă răspunsurile referitoare la totalul pieței locale de transport din UE-27, corespunzător anului 2008.

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

	angajați	întreprinderi	cifră de afaceri
<b>EU27 – Uniunea Europeană (27 de țări)</b>	<b>882.200</b>	<b>14.717</b>	<b>59.874,0</b>
BG - Bulgaria	16.362	703	210,7
CZ - Republica Cehă#	15.000	:	:
EE - Estonia	2.420	17	25,7
CY - Cipru	979	173	40,7
LV - Letonia	10.425	133	155,5
LT - Lituania	11.438	431	225,5
HU - Ungaria	28.270	75	693,6
PL - Polonia	47.476	897	1.401,3
RO - România+	46.872	2.119	554,4
SI - Slovenia	1.031	17	39,6
HR - Croația	2.931	44	47,7
MT-Malta*	1.050	1	18,0
<b>Total: țări participante la proiectul SCRIPT</b>	<b>184.254</b>	<b>4.610</b>	<b>3.412,7</b>

+ date nesigure; \* date pentru ATP, inclusiv independenți. (sursa: SCRIPT); # estimare SCRIPT; : nu există date;  
Sursa: SCRIPT pentru Malta și Republica Cehă; toate celelalte date provin din Eurostat, extras: 13-03-2011; cf. fn. 3

În ciuda faptului că datele oficiale nu sunt complete pentru toate țările și a necesității adăugării unor estimări, se poate spune, în termeni generali, că piața transportului public local în UE-27 se caracterizează prin:

- o cifră de afaceri de aproximativ 60 mld. EURO,
- generată în cadrul a aproximativ 14.700 întreprinderi
- cu aproximativ 882.000 de angajați.

Aceste cifre creează o imagine generală a ceea ce se numește „Piața UE a transportului public local”, dar aceste statistici nu sunt decât în mică măsură legătură cu situația reală din sector în fiecare stat membru al UE.

Există specificații destul de diferite și care diferă de la țară la țară, cum ar fi, de exemplu, din punctul de vedere al ponderii transportului public în cifra totală de pasageri (2007)<sup>6</sup>. Există Ungaria (38%), Bulgaria (29%) și Slovacia (28%), situate la vârf, și Lituania (cu sub 10%), Marea Britanie (13%) și Olanda (13%), la sfârșit. Sau, pe de altă parte, Estonia, care are o cotă foarte bună în ceea ce privește transportul local de autobuze și tramvaie (23%), dar o pondere de numai 2% din transportul feroviar.

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



Diferențe similare există și în cazul celor douăsprezece țări participante la proiectul SCRIPT: Bulgaria, Croația, Cipru, Republica Cehă, Estonia, Ungaria, Malta, Letonia, Lituania, Polonia, România și Slovenia, care reprezintă împreună o cotă relativ mică din cifra de afaceri, numărul de întreprinderi și salariați (a se vedea Tabelul 2: Cotele de piață).

**TABELUL 2: COTA DE PIAȚĂ A TRANSPORTUL PUBLIC URBAN ÎN ȚĂRILE PARTICIPANTE LA PROIECTUL SCRIPT**

Piața transportului local	Cifra de afaceri	Număr de întreprinderi	Angajați
Alte state membre UE	95%	76%	83%
<b>Țări participante la proiectul SCRIPT</b>	<b>5%</b>	<b>24%</b>	<b>17%</b>

Atenție însă: datele în sine nu spun decât foarte puțin despre natura reală a administrației transportului public local la nivel național în țările participante la proiectul SCRIPT; datele din Tabelul 1 cu referire la țările participante la proiectul SCRIPT nu oferă decât o imagine vagă a situației comparative între țările respective.

Același lucru se poate întâmpla și cu datele dintr-o prezentare pe internet a activităților companiilor multinaționale (a se vedea Tabelul 3: Companii multinaționale active în țările participante la proiectul SCRIPT), din care reiese următorul rezultat: în total, numai aproximativ 7.300 din cei 184.000 de angajați (4%) din țările participante la proiectul SCRIPT lucrează în întreprinderi multinaționale.

Concluzia conform căreia companiile multinaționale nu dețin niciun rol pe piața transportului public local din noile state membre ale UE nu ar fi corectă. În cazul Sloveniei sau Maltei, se poate vedea că societățile multinaționale dețin o poziție evident dominantă. Remarcabil este un alt subiect: pe piața europeană a transportului public local apare un actor nou multinațional: Egged Europe a început în Bulgaria prin finanțarea de autobuze și deține pachetul majoritar de acțiuni în anumite companii locale poloneze de transport public. În celelalte state participante ale proiectului SCRIPT (Cipru, Estonia, Letonia, Lituania și România) nu există cunosc activități multinaționale cunoscute pe piața transportului public local.

**TABELUL 3: ACTIVITĂȚILE COMPANIILOR MULTINAȚIONALE ÎN ȚĂRILE PARTICIPANTE LA PROIECTUL SCRIPT**

Țara	Companie multinațională	Angajați	Autobuze	Activități de transport public local
<b>Bulgaria</b>	Egged Europe	n/a	140	Egged Europe este o sucursală 100% a companiei Egged Taavura Ltd. cu sediul în Israel și deține 51% din compania bulgară „TransTriumf” din Varna (Egged Bulgaria)
<b>Croația</b>	Veolia	338	133	Panturist; transport regional în zona Osijek; din ian. 2011: VTV Pavlic d.o.o. în Zagreb
<b>Republica Cehă</b>	Veolia	2.217	1.351	In 12 rețele de transport urban
	Ungaria	400	250	Companii: Bosak Bus s.r.o, Osnado spol s.r.o.
<b>Ungaria</b>	Arriva	384		Aproximativ 200 de șoferi la Budapesta (subcontractor al BKV);
<b>Malta</b>	Arriva	900	500	lansare 3 iulie 2011 (Arriva Malta; în jur de 600 angajați, estimativ)

Polonia	Veolia	2.382	915	In două orașe: Varșovia și Tczew
	Arriva	n/a	n/a	Numai pe piața feroviară (140 angajați; 20 garnituri)
	Egged Europe	n/a	n/a	MOBILES Polonia este o sucursală 100% a companiei Egged Europe și deține pachetul majoritar de acțiuni ale 17 companii locale de transport.
Slovenia	Veolia	702	362	In 3 companii: Certus, I&I, SAP

Surse: paginile de internet ale veolia.com arriva.com SI; egged.com; descărcat: 10 / și / 23/03/2011

Dincolo de purele statistici:

Pentru a înțelege mai bine sistemul local de transport public din țara dumneavoastră, trebuie mai întâi analizat nivelul local înaintea celui național. De exemplu, participanții la proiectul SCRIPT au neclarități cu privire la numărul de întreprinderi, deoarece pornesc de la premisa că, în cazuri precum Cipru, Croația sau Lituania, există întreprinderi aflate în datele Eurostat și care nu operează în transportul local ci în transportul interurban, sau, în alte cazuri, numărul de întreprinderi pare a fi incorect din cauza intrării între timp a unor companii în faliment.

## Instruire activă în grupuri

În vederea unei imagini mult mai cuprinzătoare și pentru o mai bună înțelegere a pieței naționale de transport public local și a modului de operare al acesteia, trebuie analizate caracteristici și aspecte de natură mai pregnant calitativă, care nu pot fi cunoscute numai din cifrele statistice. Trebuie să comunicați cu alții, colegii dumneavoastră înșiși mai ales fiind cei mai buni experți. Sau puteți încerca să obțineți date de la Biroul dumneavoastră Național de Statistică, sarcină mai ușor de realizat în cazul lucrului în grup.



**În vederea unei analize a modalităților de colectare a mai multor informații cu caracter local și național, se recomandă utilizarea structurii de sindicat și reunirea în grupuri de sindicate și reprezentanți ai angajaților, prin intermediul unui schimb de la companie la companie.**

Acest material vă poate ajuta să identificați o modalitate prin care puteți obține o perspectivă mai largă asupra mecanismului de piață de transport public local din țara respectivă,

- Cu privire la caracteristicile specifice ale pieței dumneavoastră naționale în ceea ce privește transportul public local și
- Referitor la indicatorii cheie pentru sindicate, de relevanță pe piața respectivă.



**Cu cât cunoașteți mai bine indicatorii cheie din punct de vedere sindical, cu atât puteți utiliza mai bine noile instrumente pe care vi le pune la dispoziție Regulamentul OSP în scopul îmbunătățirii și al organizării activității de sindicat în vederea includerii de standarde cu caracter social și clauze de protecție a angajaților în procesul concurențial de licitație și în contractele de servicii publice.**

## 2. ȘEDINȚA – ÎN CE SCOP?

### Edita se întâlnește cu Jonas

**E** dita, conducătoare de troleibuz din Lituania, reprezentant sindical și președintă a Consiliului de întreprindere al societății de transport local se întâlnește cu un coleg, Jonas, șofer de autobuz și delegat de atelier la aceeași întreprindere, pentru a pregăti o ședință de sindicat. Gândindu-se la ordinea de zi a următoarei ședințe, Edita propune prezentarea unui scurt raport cu privire la un seminar internațional sindical la care participase cu câteva săptămâni în urmă.

**Jonas:** „Atât?” și, continuând după o scurtă pauză insinuantă: „Nu cred că-i suficient de interesant pentru membrii noștri de sindicat”.

**Edita:** „Ba ar fi, dacă ați auzi cele întâmplate în Marea Britanie cu sistemul de transport public local în condiții lipsite de liberalizare, concurență liberă și privatizare”, răspunde Edita. „În plus, am auzit și despre un nou regulament OSP, care va reglementa concurența viitoare pe piața noastră de transport local. Cred că avem nevoie de un plan de acțiune”.

**Jonas:** „Glumești, Edita, adică un plan?”

**Edita:** „Jonas, nu mai mult de 5 ori 10 minute. O să vă relatez ce am auzit eu la seminar de la un sindicalist din Sheffield despre experiența avută cu concurența pe piața de transport local. Uite ce mi-am notat. Fii atent, și după raport putem hotărî ce facem.”

**Jonas:** „Fii drăguță și începe.”

Edita își ia foaia și începe să-și citească notițele.

**Edita:** „Experiența britanică<sup>7</sup>:

#### 1. Transportul public local din Marea Britanie și Irlanda de Nord

Peste 95% din serviciile locale de autobuz aparțin unor operatori privați. Piața locală de autobuze din Marea Britanie este dominată de cinci companii multinaționale: FirstGroup, Stagecoach, Arriva (în proces de absorbție de către compania nou înființată prin fuziune Transdev / Veolia), Go Ahead și National Express, care, împreună, reprezintă 70% din piața locală de autobuze. Unele companii deținute de municipalitate au supraviețuit valului de privatizări din anii 1980, dintre care cea mai mare este Lothian Regional Transport, rețeaua de autobuze urbane din Edinburgh. Autobuzele din Belfast și cele mai multe din Irlanda de Nord s-au păstrat și ele ca proprietate publică.

Serviciile de autobuz în afara Londrei au fost liberalizate în 1986 (prin Legea Transporturilor din anul 1985), ceea ce înseamnă că operatorii de autobuz sunt liberi să se înregistreze și să furnizeze servicii de transport cu autobuzul pe rute alese de ei, cu propriile tarife și orare. Consiliile Locale nu au aproape nici un cuvânt de spus în ceea ce privește serviciile furnizate. Companiile de autobuze sunt libere să concureze între ele pe aceeași porțiune de parcurs și să perceapă taxe

<sup>7</sup> Edita îi mulțumește lui Martin Mayer, Sindicatul *unite* (Marea Britanie) pentru raportul prezentat la seminarul de la Vilnius, în luna martie 2011.

diferite. Operatorii de autobuz sunt obligați să-și înregistreze serviciile la comisarul de la Serviciul rutier, funcționar guvernamental la nivel regional, împuternicit să aplice sancțiuni în cazul în care operatorul de transport cu autobuzul nu-și îndeplinește serviciile înregistrate sau autobuzurile acestuia sunt considerate nesigure. Orice modificare a serviciilor de transport cu autobuzul trebuie înregistrată în avans cu 8 săptămâni la Comisarul de la Serviciul rutier.

Dacă nu există operatori de autobuz pregătiți să ofere servicii de transport cu autobuzul într-o zonă sau într-un interval în care Consiliul Local este de părere că ar trebui să fie un astfel de serviciu, aceasta poate oferi un contract în condiții de licitație concurențială. În practică, multe servicii de duminică și de seară, precum și rutele puțin folosite în ansamblul acestora, sunt finanțate în acest fel de către Consiliile Locale. În zonele rurale, până la 100% din rețea poate fi finanțată prin concurs de oferte.

Privatizarea și liberalizarea sunt deseori percepute ca un adevărat dezastru pentru serviciile locale de transport cu autobuzul. Tarifele au crescut mai rapid decât inflația, numărul de pasageri a scăzut iar frecvențele s-au redus la toate rutele, cu excepția celor mai aglomerate (care pot fi foarte profitabile între orele 7 dimineața și 6 seara, de luni până sâmbătă). În afara acestui orar, serviciile au fost reduse dramatic iar Consiliile Locale nu au dispus de fonduri insuficiente pentru a le susține pe toate prin concurs de oferte.

Serviciul de transport cu autobuzul din Londra a fost privatizat, dar nu și liberalizat. Serviciul Transport for London (TfL) definește rețeaua de rute, orarele și tarifele și apoi oferă fiecare rută sau combinație de rute spre contractare prin concurs de oferte către diverșii operatori de autobuz din Londra. Contractele acoperă perioade de 3 sau 5 ani. Dat fiind faptul că operatorii de transport cu autobuzul din Londra depind în totalitate de câștigarea de contracte cu TfL, pierderea de rute poate avea un efect dezastruos asupra lor. Șoferii de autobuz ar putea fi obligați să se transfere cu până la 30 de mile depărtare de depoul noului operator sau să își piardă locul de muncă. În ciuda acestui fapt, sistemul respectiv de contractare pe bază de licitație este în general considerat un model mai bun decât modelul liberalizat care se aplică în restul țării.

Cele trei caracteristici cele mai importante sunt:

- Lăcomia companiei private înainte necesității publice
- Tarifele crescute, cererea scăzută
- Salariile și condițiile nesatisfăcătoare

## 2. Cadrul legal: implementarea Regulamentului OSP

Legea Transportului Local din 2009 împuternicește consiliile locale să introducă un „Contract de Calitate”, în conformitate cu modelul concurenței controlate. Această împuternicire legală este opțională și momentan nu a fost încă introdusă nicăieri. Alegerea din luna mai 2010 a unui guvern de dreapta poate îngreuna alegerea acestei căi de către consilii.

Sistemul „Contractului de Calitate” permite Consiliului să-și recapete controlul asupra rețelei de autobuz și să stabilească orarele și rutele, ceea ce va permite ulterior contractarea întregii rețele (sau divizarea rețelei în zone de contractare mai mici) cu un singur operator de autobuz, care să aibă drepturi exclusive de operare pe rutele contractate. Contractele trebuie atribuite mai curând pe bază de criterii de calitate, decât pe simpla bază a celor mai mici costuri, ca în cazul licitației de oferte, de unde și denumirea de „Contract de Calitate”.

Legea Transportului Local din 2009 prevede un nivel considerabil de protecție pentru angajații transferați de la angajatorul curent la noul câștigător al Contractului de Calitate. În primul rând, toți angajații existenți ai serviciului de transport cu autobuzul din zona acoperită de un Contract de Calitate trebuie identificați, asigurându-li-se un transfer la un loc de muncă al noului operator. Angajaților transferați li se garantează salariile precum și condiții de muncă egale cu cele de care beneficiaseră anterior, existând obligația plății unor drepturi de pensie egale cu cele deținute la vechiul angajator.

UNITE și celelalte sindicate reprezentante ale muncitorilor din industria de autobuze au militat intens și timp îndelungat pentru introducerea Contractelor de Calitate și pentru acordarea protecției necesare pentru angajați. Deși există în vigoare o nouă Lege a Transportului, din păcate în practică nu s-a înregistrat nici un progres în aplicarea acesteia. Se anticipează ca procesul de implementare a Contractelor de Calitate să dureze 2 sau 3 ani de la inițiere. Toți operatorii principali de transporturi cu autobuzul se opun puternic Contractelor de Calitate.

În momentul de față, toate licitațiile de oferte din Marea Britanie și Irlanda de Nord se desfășoară conform prevederilor din Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CEE privitoare la achiziții, iar punerea în practică a Contractelor de Calitate constituie o alternativă în vederea implementării prevederilor noului Regulament OSP.

Cele trei cele mai importante caracteristici sunt:

- Legislația pentru concurență controlată există, dar nu este încă nicăieri operațională
- Contractele de Calitate ar oferi protecție completă pentru locurile de muncă, termenii și condițiile de care beneficiază angajați,
- Operatorii de autobuze se opun schimbării și atrag atenția asupra costurilor financiare și birocratice mai mari.

**Edita:** „Ce părere ai despre aceste experiențe?”

**Jonas:** „Nu suntem în Marea Britanie și nici nu avem companii multinaționale în domeniu!”, și, după o scurtă pauză, Jonas continuă: ”Sunt însă unele lucruri care seamănă cu problemele noastre: tarifele care cresc, serviciile mai puține, numărul mai mic de pasageri, lipsa standardelor de calitate, salariile mici și condițiile nesatisfăcătoare de lucru - dar ce putem face noi aici, în Kaunas, în Lituania?” îi replică Jonas după ce Edita a încheiat ce avusese de spus.

## Elaborarea unui proiect de agendă

**Edita:** „Ce putem face? Corect întrebă, însă înainte de a răspunde trebuie să ne întrebăm,

- ce știm despre piața transportului public și despre mecanismele concurențiale din țara noastră,
- ce știm despre cadrul legal,
- cum putem schimba situația nesigură a locurilor noastre de muncă?

Nu e material suficient pentru ședința noastră?” Edita începe să se enerveze.

**Jonas:** „Ai dreptate, Edita, ar fi suficient și cu toate acestea și în primul rând aș dori să-mi spui ceva des-

pre Regulamentul OSP nou sau cum i-ai mai zis. Dar nu avem suficiente informații despre piața noastră a transportului public local în limba lituaniană. Știi ceva despre situația din Vilnius, Klaipeda sau Siauliai? În plus, ce putem face noi, un sindicat, ca să influențăm mecanismele concurențiale din țara noastră?”

**Edita:** „Jonas, cred că tocmai ai menționat subiectele de pe ordinea de zi pentru ședința noastră. - O.K. - Nu le putem face pe toate într-o singură ședință, dar cred că avem destul material și întrebări și pentru mai multe ședințe- nu am putea face așa ceva?”

**Jonas:** „Hai să organizăm trei ședințe:

- una despre Regulamentul OSP și ce este important pentru noi ca sindicat,
- a doua ședință referitor la situația de pe piața noastră a transportului public local, raportul nostru național, ca să zicem așa
- și a treia despre ce putem sau ar trebui să facem - o foaie de parcurs.“

**Edita:** „Și cât ar trebui să dureze ședințele?”

**Jonas:** „Păi, cred că 3 ore sunt suficiente, să începem la 2 după amiaza, cu ședința noastră lunară tradițională, de sâmbăta viitoare. Următoarea va fi în septembrie - Edita, poți începe la prima ședință cu povestea ta despre experiența britanică? - pentru această ședință eu o să pregătesc problemele juridice, Regulamentul OSP. Bine că mi-am adus aminte, am primit niște materiale de la colegii noștri din Vilnius, „ghid pentru sindicate sau așa ceva” – o să arunc eu o privire. Încet-încet devine interesant.“

**Edita:** „Lucruri dificile, Jonas, iar la a doua ședință putem începe cu întrebări despre Regulamentul OSP și să le discutăm, cam 20 - 30 de minute. Dar acum o să scriu invitația de afișat pe panourile noastre de informare din depouri, de la întreținere și din clădirea de birouri. Crezi că Alfonsas o să vină? Nu l-am mai văzut de câteva săptămâni.“

**Jonas:** „Alfonsas? Cred că da, dacă îi spun c-ai să vorbești despre experiențele britanice din transportul public local. Mă întâlnesc cu el vinerea viitoare pe ruta 6, când îl schimb la sfârșitul turei. Ia uite, mai am numai 15 minute și intru în schimb – pe linia 6. Sunt curios să văd câți membri o să vină. Ne vedem la ședință, Edita, vin și eu să te ascult povestind despre Marea Britanie – încă o dată!”



**Următoarele trei ședințe sindicale sunt exemple de dezvoltare organizațională și vor oferi totodată și unele informații generale care să faciliteze o mai bună înțelegere a complexității practicilor de contractare din transportul public local european, ceea ce le recomandă spre folosire ca instrument resursă de bază pentru planificarea și organizarea unei strategii sindicale de îmbunătățire a standardelor sociale și de calitate în contractele de atribuire a proceselor.**

**Materialul de față nu poate oferi decât sugestii utile iar conceptul de organizare a celor trei ședințe nu constituie decât un cadru, care nu prinde viață decât prin angajarea participanților și perpetua lor fantezie în combinarea cunoștințelor cu acțiunea. ”Recompensa o constituie călătoria în sine“.**

## 3. ȘEDINȚA 1: REGULAMENTUL OSP - INSTRUMENT SINDICAL?



### Materiale:

**Regulamentul OSP:** Regulamentul (CE) Nr 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători

Versiunea în limba dumneavoastră a Regulamentului OSP poate fi găsită pe internet, la adresa:

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

Selectați opțiunea de limbă în dreapta, sus; apoi apăsați pe pagina numărul 1.

**Tratatul UE de la Lisabona**

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

### Care este obiectul Regulamentului OSP ?

Obiectivul Regulamentului OSP îl constituie „garantarea unor servicii de transport de călători sigure, eficiente și de o înaltă calitate prin intermediul concurenței reglementate, garantând în același timp transparența și buna funcționare a serviciilor publice de transport de călători, luând în considerare factorii sociali, de mediu și de dezvoltare regională”, cum se afirmă în fundamentarea noului Regulament<sup>8</sup>. Realizarea acestui lucru necesită măsuri corespunzătoare din partea „autorităților competente din statele membre,” cum se afirmă mai departe în fundamentare, „pentru a se asigura de prestarea unor astfel de servicii”. Este nedisputabil totodată că „multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial”<sup>9</sup>

Din acest motiv, autoritățile responsabile au prevăzut „obligații de serviciu public”, cu alte cuvinte „o cerință o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru asigurarea serviciilor publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit”<sup>10</sup>.

Ca urmare, scopul acestui nou regulament este reglementarea condițiilor „în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și / sau [subliniere adăugată de ETF] acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public”. (Art.1 (1, p. 2)). Acest lucru demonstrează cu claritate că, în calitate de „*lex specialis*”, Regulamentul OSP are drept scop stabilirea unor norme uniforme de concurență pentru serviciile de transport public de călători ca servicii de interes economic general. Acesta creează legături substanțiale între legea achizițiilor publice de cea a ajutoarelor sociale, dat fiind faptul că, în toate țările, s-a demonstrat că serviciile de transport public de călători nu se pot desfășura în lipsa acordării de plăți cu funcție de corecție financiară din partea autorităților publice.

<sup>8</sup> Vezi nota de fundamentare nr. 4

<sup>9</sup> Vezi nota de fundamentare nr. 5

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

### Obiectivele Regulamentului OSP sunt:

- concurență reglementată în ceea ce privește angajamentele socio-economice și
- norme uniforme de concurență pentru serviciile de transport public de călători.

Angajamentele de natură socio-economică pot fi: tarife speciale pentru elevi, studenți și vârstnici sau existența serviciilor de noapte pe rute speciale etc.

Regulile uniforme de concurență sunt: parametri transparentți și stabiliți în avans în vederea compensării de către municipalități și guvern a plăților compensatorii.

## Mai întâi însă trebuie clarificate următoarele:

Punerea în aplicare a Regulamentului OSP este să demareze prin identificarea caracteristicilor pieței de transport public național precum și „structurile de bază” pe care le urmează

Pentru stabilirea „structurilor de bază” ale pieței naționale de transport public, va trebui căutat răspunsul la următoarele întrebări:

- Compania primește plăți compensatorii pentru a-și îndeplini obligațiile socio-economice, de exemplu, tarifele speciale pentru elevi, studenți și vârstnici sau servicii de noapte pe rute speciale etc.?
- Compania deține vreun tip de drepturi exclusive, legate de obligația asigurării transportului și / sau a unui orar, și reglementate prin legislația națională? (de exemplu, compania beneficiază de o concesiune pentru transport public local cu privire la serviciul 203, de luni până duminică, cu un orar dat?)



**În cazul unui răspuns afirmativ la una dintre aceste două întrebări, trebuie aplicat Regulamentul OSP, cu excepția prevederilor contrare de către legislația națională.**

## Trei tipuri de atribuire publică!

Regulamentul OSP descrie trei tipuri de atribuire a contractelor de achiziții publice – și în aceasta constă diferența față de alte acte legislative ale UE privind achizițiile publice: Autoritatea competentă are posibilitatea de a alege în mod liber între cele trei opțiuni în situația aplicării condițiilor corespunzătoare.

- Atribuirii concurențiale (articolul 5 alineatul (1)) și
- Prin intermediul unei proceduri de licitație de oferte (articolul 5 alineatul (3))
- Atribuirii directe (art. 5 (2))

Cuprinderea celor trei proceduri de atribuire descrise, permite Regulamentului OSP să răspundă atât

- principiului de liberă organizare a serviciilor de interes public general, așa cum sunt prezentate acestea la articolul 16 din Tratatul UE cât și
- principiului subsidiarității, conform prezentării acestuia în articolul 5 al Tratatului UE.



## Două tipuri de atribuire concurențială

Procedura de atribuire într-un proces competitiv în conformitate cu **atribuirea concurențială** (articolul 5 alineatul (1)), trebuie să se desfășoare în conformitate cu reglementările aplicabile ale Directivelor 2004/17/CE și 2004/18/CEE, „în cazul în care astfel de contracte nu iau forma contractelor de concesiune de servicii, conform definiției din directivele respective”. Termenul „concesiune de servicii”<sup>11</sup> se referă la un contract încheiat între un beneficiar de contract public și o companie, care conține detaliile și, eventual, obligația furnizării unui serviciu, fără a face nici o dispoziție de remunerare a contractatorului. Riscul economic implicat de o concesiune de servicii revine contractantului.

Dacă doresc acest lucru, statele membre pot continua să utilizeze normele procedurale prevăzute în Directivile 2004/17/CE și 2004/18/CEE ca și înainte, atât timp cât contractele de servicii nu iau formă de concesiuni de servicii.



**Să examinăm exemplul „Experiența britanică”: Regatul Unit utilizează preponderent oferte conforme atribuirilor concurențiale (articolul 5 alineatul (1)).**

Cu toate acestea, în opinia ETF, acest lucru nu se poate aplica decât în cazurile în care, de exemplu, taxele de călătorie se îndreaptă către autoritatea responsabilă care suportă ea atunci riscul financiar și nu operatorul de servicii de transport de călători.

În situația desfășurării unui **proces de licitație de oferte**, în conformitate cu art. 5 alineatul (3) al Regulamentului OSP, aceasta înseamnă că procedura trebuie să îndeplinească următoarele patru criterii:

- Să fie deschisă tuturor operatorilor;
- Să fie echitabilă;
- Să fie transparentă, și
- Să respecte principiul non-discriminării.

Odată aceste principii îndeplinite, „procedura poate implica negocieri în conformitate cu aceste principii, în scopul stabilirii modului optim de îndeplinire a unor cerințe specifice sau complexe”.

Cel mai important lucru este acela că **procesul de licitație de oferte este un instrument care poate fi folosit pentru realizarea unei mai bune legături între sistemele locale și regionale de transport și responsabilitatea politică de la nivel de municipalitate și regiune.**

În plus, procesul de **licitație de oferte** este un instrument bine de utilizat în vederea conservării și protejării rețelelor municipale existente de transport, precum și a angajamentelor de natură socio-economice a acestora, în condițiile în care autoritatea competentă și operatorul intern **sunt libere să stabilească acele condiții** în care se desfășoară transportul public local.



**Să luăm din nou exemplul „experienței britanice”. Așa-numitul „Contract de Calitate” corespunde procesului de licitație de oferte în conformitate cu art. 5 (3).**

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

## Trei tipuri de atribuire directă

O **atribuire directă** este definită ca: „atribuire a unui contract de servicii publice către un anumit operator de serviciu public, fără o procedură concurențială de atribuire prealabilă”. (Art. 2 litera (h)). Aceasta poate fi acordată în trei modalități diferite:

- unui operator intern (articolul 5 alineatul (2)),
- unei întreprinderi mici sau mijlocii (articolul 5 alineatul (4)) sau
- unui operator de cale ferată (articolul 5 alineatul (6)).



**Atribuirea directă este un nou tip de atribuire și nu poate fi utilizată decât în cazul în care procesul de atribuire se face în conformitate cu Regulamentul OSP!**

Autoritatea locală competentă poate face o **atribuire directă către un operator intern** (articolul 5 alineatul (2)), caz în care autoritatea locală competentă prestează ea însăși propriile servicii de transport cu autobuzul, tramvaiul și metroul sau încredințează o atribuire directă propriului său operator intern (subpunctul j)).

În acest caz, trebuie să se asigure că autoritatea locală păstrează controlul asupra operatorului intern”, în mod asemănător „cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”; în plus, operatorul intern este obiectul unor reglementări stricte:

1. Acesta **nu poate fi activ decât pe teritoriul autorității locale**, cu excepția liniilor de sosire și plecare,
2. **Participarea acestuia la procesul deschis de licitație de oferte** pentru serviciile de transport public în afara teritoriului autorității locale este interzisă și
3. În cazul subcontractării serviciilor de transport, acesta trebuie să **furnizeze singur majoritatea serviciilor de transport**.

În conformitate cu legislația de funcționare a companiilor, deținerea în procent de 100% a operatorului intern de către autoritatea locală sau autoritatea regională nu este obligatorie, existând însă obligația unor garanții că autoritatea publică poate exercita o „influență dominantă”, care „corespunde controlului asupra propriilor departamente”.

Ca urmare, pot exista forme de parteneriat public-privat (PPP).

Atribuirea directă a contractelor de servicii publice se poate face și către **întreprinderile mici și mijlocii**, în cazul în care serviciul de transport care urmează a face obiectul contractului este de mici dimensiuni iar valoarea contractuală nu depășește două milioane de euro, distanța anuală de transport nu depășește 600.000 km, sau compania dispune de mai puțin de douăzeci și trei vehicule. În astfel de cazuri, **atribuirea directă a contractului de servicii publice de transport la întreprinderi mici și mijlocii** (articolul 5 alineatul (4)) asigură protecția (numeroaselor) întreprinderi mici și mijlocii, de pe piețele naționale de transport local, în special cele care au suferit în ultimii ani în contextul perturbărilor de piață generate de procedura licitațiilor de oferte.

În fine, în temeiul art. 5 alineatul (6), **atribuirile directe ale contractului de servicii publice** privind transportul feroviar în zonele urbane, suburbane și regionale nu pot avea o durată decât de maximum zece ani. În situația punerii masive „la dispoziție a activelor economice necesare”, acest termen poate fi extins chiar și până la cincisprezece ani. În astfel de cazuri de atribuire directă a serviciilor de transport feroviar, furnizorul feroviar nu este în mod obligatoriu public sau operator intern.

În ciuda reglementărilor stricte și / sau a condițiilor prealabile precise, atribuirile directe nu trebuie considerate o barieră, ci mai degrabă o oportunitate pentru realizarea de angajamente socio-economice în vederea acoperirii cerințelor speciale de transport public local în conformitate cu principiul subsidiarității autorității locale responsabile.

## Asigurarea protecției angajaților precum și a standardelor sociale și de calitate în cadrul procesului de licitație de oferte

Regulamentul OSP deschide o nouă dimensiune pentru îndeplinirea cerințelor referitoare la standardele sociale și de calitate în procesul de licitație. Factor central conector care oferă autorității locale competențe posibilitatea de extindere a standardelor de atribuire, în special în ceea ce privește protecția angajaților în cazul schimbării operatorului precum și a standardelor sociale și de calitate se stabilesc în

### Articolul 4, paragrafele 5 și 6:

(Paragraful 5) Fără a aduce atingere naționale și dreptului comunitar, inclusiv acordurile colective între partenerii sociali, autoritățile competente pot solicita operatorului selectat de servicii publice să acorde personalului angajat anterior pentru a presta servicii drepturile pe care le-ar fi avut dreptul dacă ar fi existat un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE. În cazul în care autoritățile competente solicită operatorilor de serviciu public să respecte anumite standarde sociale, caietele de sarcini și contracte de servicii publice trebuie să o listă a personalului în cauză și da detalii transparentă a drepturilor lor contractuale și condițiile în care angajați sunt considerate a fi legate de servicii

(Paragraful 6) În cazul în care autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, solicită operatorilor de serviciu public să respecte anumite standarde de calitate, aceste standarde vor fi incluse în documentele de licitație și la contractele de achiziții publice de servicii.

## Ce înseamnă acest lucru?

**Standardele sociale** pot fi: protejarea locurilor de muncă în cazul schimbării operatorului în urma unei licitații de oferte sau garantarea standardelor existente în contractul colectiv de muncă, standardele de instruire, securitate și sănătate la locul de muncă, timpul de lucru etc.

**Standardele de calitate** pot fi: echipament pentru vehicule speciale cum ar fi cele cu podea coborâtă, frecvența serviciilor, orare superior sincronizate, sistem uniform de eliberare a biletelor de călătorie etc.

Pentru sistemul local de transport public este esențială definirea standardelor sociale și de calitate (a se vedea exemplul următor!), care trebuie impuse solicitanților de contract de către autoritățile locale competente și care, cu cât sunt mai precis definite, cu atât scade posibilitatea ca autoritatea competentă să opteze pentru operatorul cel mai „ieftin”.



### Rețineți:

- **Standardele sociale și de calitate în procesul de licitație nu constituie o obligație ci numai o opțiune!**
- **Punerea în aplicare a unei astfel de opțiuni impune acțiuni de lobby atât pe lângă factorii de decizie din cadrul autorității competente cât și pe lângă politicieni!**

### Standardele sociale într-o publicație de ofertare: un exemplu

#### Extras din caietul de sarcini privind:

Informații generale: Contract de servicii pentru Rețeaua de autobuze (D-Mannheim) Schwetzingen-Hockenheim - numărul documentului: 32487-2011; data publicării: 29/01/2011

Acceptarea ofertei în conformitate cu art. 5 alineatul (3) Reg. (CE) nr. 1370/2007

...

#### Specificații ale contractului...

**8. Se garantează personalului respectarea înțelesului Directivei 2001/23/CE și respectarea standardelor sociale, în înțelesul Reg. (CE) nr. 1370/2007**

...

Pentru salvagardarea drepturilor deținute de lucrători la operatorul anterior ..., operatorul selectat este chemat prin prezenta să asigure personalului drepturile de care ar fi beneficiat anterior în cazul unui un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE. ...

Operatorul selectat trebuie să se angajeze să preia tot personalul implicat ... și să se conformeze pe deplin tuturor standardelor sociale aplicabile la data publicării acestor informații generale ca standarde minime. ... În privința condițiilor de lucru (și sociale), a se vedea acordurile colective din anexa 38a, b, c, e, g, h și i.

...

## Transparență

Începând cu data de 3.12.2009, fiecare procedură de licitație și atribuire directă **trebuie publicate în Jurnalul Oficial al UE (Art. 7) cu un an înainte** de lansarea procedurii de licitație și a cererii de oferte sau cu un an înainte de încredințarea unei atribuirii directe. Autoritățile competente trebuie să-și publice intențiile:

- pentru ce tip de atribuire au optat,
- când începe procedura de licitație,
- volumul licitației (o rută sau un grup de rute de transport sau un întreg sistem de transport local)
- standardele sociale și de calitate cerute (a se vedea exemplul de mai sus), dacă este cazul.



**Sindicatul poate folosi această obligație de publicare pentru a obține o imagine de ansamblu asupra a ceea ce se întâmplă, ceea ce este planificat într-un municipiu specific.**

Toate informațiile despre licitații pot fi găsite la pagina de start: TED - **Tenders Electronic Daily**. Înregistrările se pot face la adresa <http://ted.europa.eu/TED/>, și se pot vizualiza toate procedurile de licitație din domeniu pentru fiecare țară: „Transport and related services” („Servicii de transport și servicii conexe”).

Limba se poate alege tot din colțul din dreapta sus.

Imaginea 1 arată un exemplu și un detaliu din 676 publicații de licitație între 03/12/2007 și 09/03/2011, din Polonia. Dacă pe internet apăsați pe numărul documentului, veți obține mai multe detalii și mai multe date ale ofertei respective.

**PICTURE 1: DETALII OBTINUTE DIN TED (VERSIUNEA ÎN LIMBA ENGLEZĂ)**

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-Belchatów: 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-#ód\$: 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-#wier&e 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-#wier&e Górne: public transport services by railways	PL	22-02-2011	31-03-2011
56921-2011	PL-#ód\$: public road transport services	PL	18-02-2011	04-03-2011

TED vă oferă și raportul anual al autorității competente cu privire la aplicarea Regulamentului OSP de care răspunde, conform Articolului 7(1). Cu toate acestea,



#### Rețineți:

- **Toate informațiile publicate în TED se referă la decizii deja luate! – În consecință, nu vă oferă decât o imagine a trecutului și nu a viitorului!**
- **Pentru schimbarea situației, aveți nevoie de un plan (vezi ședința 3)**

## Perioada de tranziție

Ultimul lucru la rând, dar nu și cel mai puțin important: Perioada de tranziție a Regulamentului OSP se încheie la data de 3.12.2019.

Începând cu 3.12.2019, toate atribuirile de contracte în transportul public feroviar și rutier trebuie să respecte pe deplin art. 5 din Regulamentul OSP, în conformitate cu art. 8 alineatul (2).

Perioada de tranziție este totodată și un „test cu turnesol”, care arată dacă și în ce formă pot fuziona diferitele forme anterioare de organizare a serviciilor de transport public de călători din statele membre. Regulamentul OSP stabilește în mod explicit faptul că statelor membre le revine obligația luării de „măsură pentru conformarea treptată cu prevederile articolului 5”.

Și mai există un aspect: Perioada de tranziție este controlată de către Comisia Europeană „în termen de șase luni după prima jumătate a perioadei de tranziție” (articolul 8 alineatul (2)). Statele membre trebuie să raporteze Comisiei Europene cu privire la stadiul punerii în aplicare a regulamentului OSP.

În consecință, cele mai târziu în anul 2014 în fiecare stat membru va avea loc o discuție de nivel național privind stadiul punerii în aplicare a procedurilor de atribuire conform Regulamentului OSP, cea ce include impactul asupra pieței transporturilor publice locale, asupra actorilor de pe piață precum și a modalității de punere în aplicare a standardelor sociale și de calitate sau nu.



**La sfârșitul reuniunii, ar trebui să dețineți răspunsul la următoarele întrebări:**

- **Care sunt aspectele cheie ale Regulamentului OSP și există o înțelegere corectă a acestora?**
- **În țara mea, Regulamentul OSP este nou? Care a fost noutatea pentru mine?**
- **Ce provocări apar în sectorul național de transport urban în țara mea și răspunde Regulamentul OSP unor întrebări referitoare la privatizare și protecția lucrătorilor?**
- **Ce probleme au rămas fără răspuns?**
- **Pentru toate aceste întrebări si / sau probleme mai este nevoie de o altă întâlnire cu un reprezentant al autorității competente?**
- **Ce probleme avem noi, ca sindicat, legate de punerea în aplicare a regulamentului OSP?**

## 4. ȘEDINȚA 2: RAPORTUL NAȚIONAL – CUNOAȘTEREA STRUCTURII TRANSPORTULUI PUBLIC LA NIVEL NAȚIONAL ȘI DE PIAȚĂ



### Material:

Consultați site-ul institutelor naționale de statistică;  
 Consultați site-ul ministerului național de transport;  
 Consultați site-urile operatorilor importanți de transport public local de la nivel național, în toate orașele cu peste 50.000 de locuitori;  
 În cazul operatorilor multinaționali la nivel național, vizitați-le site-urile.

În cazul operatorilor multinaționali de piața transporturilor publice locale, consultați și site-ul Partizipation, la adresa <http://www.worker-participation.eu/European-Works-Councils>.  
 Directiva 2009/38/CE privind instituirea unui comitet european de întreprindere sau a unei proceduri de informare și consultare a lucrătorilor în întreprinderile și grupurile de întreprinderi de dimensiune comunitară (reformare).

Toate celelalte materiale pot fi găsite pe site-ul Partizipation al Muncitorilor, inclusiv comparații privitoare la Bulgaria și România.



În general, sindicatele dețin bogate cunoștințe cu privire la propriul sector de activitate, în care se organizează și negociază acorduri colective, lucru care constituie atât un postulat cât și rezultatul succesului muncii sindicale. Cu toate acestea, am constatat că, în special în sectorul transportului public local, sindicatele sunt organizate pe companii, sunt mici și diverse iar cunoștințele referitoare la piața națională de transporturi publice locale se concentrează asupra marilor operatori din capitală și în orașele mari din țară. Pentru îmbunătățirea cunoștințelor despre piața națională de transporturi publice locale, ar fi utilă organizarea unei întâlniri, în care să ia parte colegi din diferite companii și orașe. (În acest caz, durata ședinței depinde de gama de subiecte și date reunite în ședință.)

Următorul ghid face unele sugestii referitoare la informațiile care trebuie colectate în vederea elaborării unui raport național.

### Ghid de elaborare a unui raport național cu privire la structura și piața transportului public

#### Piața locală de transport public

- principalii actori: operatori municipali/privați, multinaționale;
- numărul de vehicule, angajați;
- actorilor de pe piață: mari și / sau mici și mijlocii, operatori multinaționali
- numărul de pasageri: în creștere / scădere
- tarife: mari / reduce
- rolul privatizării
- ...
- Principalele probleme sunt ...

**Finanțarea sistemului de transport public local**

- De unde vin banii: de pasageri, stat și / sau municipalități și / sau regiune?
- Proportia compensației financiare față de volumul pieței
- Transportul public urban este susținut de programe de nivel național / regional / local și însoțite de directive politice?
- ...
- Principalele probleme sunt ...

**Regulamentul OSP**

- Procesul de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007: respectat complet?
- Prevederi legislative suplimentare la nivel național referitoare la atribuire?
- ...
- Principalele probleme sunt ...

**Structură sindicală**

- Structura de reprezentare sindicală; proporția organizată de membri de sindicat?
- Care este obiectul reglementărilor acordurilor colective la nivel național și / sau la nivel de întreprindere?
- Protecția angajaților și standarde sociale: ce probleme există?
- ...
- Principalele probleme sunt ..

În următoarele pagini se oferă cu titlu de exemplu un astfel de raport național, care conține structura, subiectele și datele din raportul național pentru Croația<sup>12</sup>. Este posibil ca, asupra anumitor puncte, alte rapoarte naționale să se concentrează diferit.

TRĂSĂTURI CARACTERISTICE ALE TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL	RAPORT NAȚIONAL PENTRU CROAȚIA
<b>caracteristici generale</b>	Sistemul de transport public din Croația include trei subsisteme majore - tramvai, autobuz și feroviar - din care subsistemul de transport cu tramvaiul reprezintă 64%, transportul cu autobuzul 32% iar subsistemul feroviar 14% din numărul total de deplasări generate de mijloacele de transport public.
<b>număr de operatori</b>	44 (sursa: Eurostat)
<b>forța de muncă</b>	2.391 (sursa: Eurostat)
<b>cifra de afaceri</b>	47,7 Mio. EURO (sursa: Eurostat)
<b>operatori principali</b>	<p><b>Transportul public urban</b> se concentrează în orașele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zagreb (autobuz &amp; tramvai),</li> <li>• Rijeka,</li> <li>• Split,</li> <li>• Dubrovnik,</li> <li>• Pula,</li> <li>• Osijek (autobuz &amp; tramvai) și</li> <li>• Zadar.</li> </ul> <p>În aceste orașe, operatorii de transport urban sunt în proprietatea municipalității.</p> <p>În afara orașelor la care s-a făcut referire, transportul public rutier este organizat de 15 <b>operatori privați la nivel regional</b>, dintre care câțiva au intrat deja în faliment sau se zbat pe marginea acestuia.</p>

12 Mulțumiri Katarinei Mindum, reprezentant al Sindicatului Muncitorilor Feroviari din Croația pentru sprijinul acordat.



TRĂSĂTURI CARACTERISTICE ALE TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL	RAPORT NAȚIONAL PENTRU CROAȚIA
<b>operatori multinaționali</b>	Există un operator multinațional (Panturist, care operează în Osijek, cu 338 de angajați), o filială grupului francez Veolia, care operează o rețea regională în jurul orașului Osijek și cooperează în sistemul de ticketing cu operatorul municipal, acesta fiind singurul sistem integrat de ticketing din Croația.
<b>număr de pasageri</b>	<p><b>Transport urban:</b>  Tramvai: 168.057.000 (2000)  192.940.000 (2009)  Autobuz: 221.246.000 (2000)  191.312.000 (2009)</p> <p>Aproximativ 65% din pasagerii care utilizează transportul public urban din Croația provine de la operatorul ZET de la Zagreb.</p> <p><b>Transport regional:</b>  Numărul de pasageri s-a redus dramatic, de la 148.408.000 (1990) la 58.493.00 (2009)</p> <p>sursa: Anuarul Statistic 2010 al Republicii Croația, versiunea pentru internet SLJH2010.pdf</p>
<b>număr de vehicule</b>	<p><b>Transport urban:</b>  Tramvai: 443 (2000)  415 (2009)  Autobuz: 1.033 (2000)  1.270 (2009)</p> <p><b>Transport regional:</b>  Nu există date oficiale</p> <p>Filiala Panturist din Osijek a Grupului Veolia deține 133 autobuze.</p>
<b>concesiuni</b>	Concesiunile pentru autobuze sunt alocate pentru 5 ani, dar numai aproximativ 45 -55% dintre acestea funcționează în realitate, situație determinată de faptul că operatorii solicită concesiuni care includ o caracteristică să zicem de frecvență la 10 - 15 minute, între 5 și 7 după-amiaza, pe când în realitate asigură efectiv serviciul numai la interval de 30 de minute.
<b>Recuperarea costurilor</b>	Taxele acoperă numai 20% (estimativ) din costurile totale

TRĂSĂTURI CARACTERISTICE ALE TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL	RAPORT NAȚIONAL PENTRU CROAȚIA
<p><b>Subvenții / compensarea obligațiilor de serviciu public</b></p>	<p>Compensările pentru elevi și studenți provin de stat pentru toți operatorii</p> <p>Nu există alte compensații, cum ar fi de exemplu cele pentru combustibil, pentru vehicule speciale sau pentru respectarea standardelor de calitate în serviciu etc.</p> <p>Pierderea operatorilor aflați în proprietatea municipalității este acoperită de holding-ul municipal (în Zagreb de exemplu, cu profiturile înregistrate de ale întreprinderi deținute de municipalitate, cum ar fi instalațiile de gaze, alimentarea cu apă, salubritatea, construcțiile de locuințe sau un terminal de mărfuri)</p>
<p><b>caracteristici speciale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• În Croația nu există asociații de transport, fiecare sistem sau operator de transport își are propriul sistem de ticketing și propriul sistem de calculare a prețurilor, chiar și operatorul ZET din Zagreb are un sistem de ticketing pentru serviciile de autobuz și unul pentru cel de tramvai.</li> <li>• Taxele sunt mari, mai ales în cazul transportului regional</li> <li>• În unele regiuni, serviciile de transport pasageri nu există decât pentru elevi, iar unele regiuni devin „pete albe” pentru sistemul de transport public local.</li> <li>• În regiunea Zagreb, s-a instalat un sistem feroviar urban-suburban, ceea ce a făcut ca numărul de pasageri care utilizează sistemul feroviar urban să se dubleze în ultimii doi ani.</li> <li>• Majoritatea companiilor din transportul regional se confruntă cu dificultăți financiare.</li> <li>• Rivalitatea dintre așa-numitele „linii negre”, care sosesc cu 5-10 minute înaintea serviciilor programate.</li> <li>• Control slab sau inexistent în ceea ce privește aspectele de calitate</li> <li>• Salarii relativ mici, mai mici cu cel puțin 20% decât media</li> <li>• Condiții proaste de muncă, mai ales în ceea ce privește timpul de muncă.</li> <li>• Regulamentul OSP: partenerii sociali nu sunt implicați în procesul de armonizare și monitorizare a legilor și metodologiilor, există legislație națională, care însă nu se aplică.</li> <li>• Există 14 sindicate locale.</li> <li>• Se poate observa un fenomen extrem de puternic de proliferare internă a sindicatelor, de înființare de cvasi-sindicate, asociații care nu sunt nici înregistrate ca sindicate și nici nu îndeplinesc sarcini sindicale, sindicate fără membri.</li> </ul>

Rapoartele naționale vor spori capacitatea sindicatelor și reprezentanților angajaților de a-și analiza mai bine propria piață de transport public local, venind în sprijinul efectuării propriei analize a punctelor forte, punctelor slabe, a oportunităților și amenințărilor (analiza SWOT, a se vedea ședința 3). Totodată, aceasta poate ajuta la identificarea diferitelor domenii operaționale pentru desfășurarea unui dialog eficient cu membrii de sindicat.

Este recomandabil ca acest raport național să fie completat cu o analiză TED (a se vedea ședința 1) asupra procedurilor de atribuire uzitate la nivel național.

În cazul companiilor multinaționale care operează în țara dumneavoastră, trebuie strânsă și informație referitoare la instrumentul Comitet european de întreprindere (EWC) în companii trans-naționale. Există un comitet european de întreprindere la operatorul multinațional respectiv? Țării mele îi revine un loc în acest EWC? Dacă da, avem reprezentant? Cine este reprezentantul sindical la EWC?

Este posibil ca raportul național să nu se finalizeze în 3 ore, din cauza lipsei destul de multor detalii, caz în care se pot încredința diferite sarcini altor membri ai grupului iar completarea raportului național poate fi realizată într-o altă ședință, suplimentară.



**La sfârșitul reuniunii, ar trebui să aveți răspuns la unele dintre următoarele întrebări:**

- **Am înțeles corect structura sectorului de transport public urban în țara mea?**
- **Care sunt cele trei cele mai importante caracteristici esențiale ale sistemului de transport public local?**
- **Cunosc câte ceva despre nivelul de punere în aplicare a Regulamentului OSP? Ce probleme sunt?**
- **Mai există și alte caracteristici, tot atât de relevante?**
- **Sunt sindicatele implicate în procesul de atribuire și în ce mod?**

## 5. ȘEDINȚA 3: FOAIE DE PARCURS PENTRU PROTECȚIE SOCIALĂ



### Material:

Toate materialele de la ședințele 1 și 2, precum și rezultatele ședințelor 1 și 2.



Ședința 3 diferă de celelalte două reuniuni anterioare, prima evidențiind **informații despre noul Regulament OSP**, provocările pe care le prezintă noi și șansele oferite sindicatelor, iar cea de a doua reliefând **informațiile despre piața dumneavoastră națională de transporturi publice locale**, structura acesteia și tipul de organizare, actorii din domeniu și modul de funcționare a procedurilor de atribuire a contractelor de transport public. Majoritatea participanților la ambele ședințe vor deține acum mai multe informații și vor avea o înțelegere mai largă a problemelor de pe piața locală a transportului public.

### Abordare pro-activă și noi actori

Ședințele precedente au oferit o imagine cu privire la evoluțiile viitoare în municipiul sau regiunea dvs., referitoare, de exemplu, la eventualitatea sau nu a confruntării companiei dumneavoastră de transport public local cu o licitație de oferte. Un alt lucru pe care l-ați aflat este apariția pe piață a unor noi actori: companiile multinaționale, care sunt concurenți puternici pentru operatorii municipali de transport public și mai știți în plus că autoritatea dumneavoastră competentă și de politicieni locali sunt cei care decid cu privire la tipul de procedură de atribuire utilizată: atribuirea directă a unui contract de servicii publice către un operator aflat în proprietatea municipalității sau concurs de oferte.

În această situație, sindicatele trebuie să-și schimbe perspectiva și strategia. Trebuie realizate „negocieri” cu politicienii și autoritățile înaintea negocierilor obișnuite pentru acordul colectiv privind salariile și condițiile de muncă la nivel de companie cu angajatorii și reprezentanții acestora.

#### Precondiție

În cazul obligației de atribuire de către autoritatea competentă a contractelor de servicii publice către operatorul de transport public, sindicatele trebuie să se adopte o strategie diferită: un moment esențial îl constituie **decizia de principiu cu privire la tipul de procedură de atribuire și / sau conținutul caietului de sarcini**. Și mai există și alți parteneri de negociere: reprezentanții autorității competente locale și politicieni locali. Această **abordare pro-activă** constituie consecința normelor de publicare, pe de o parte, și, pe de altă parte, a rolului care revine unui nou actor în procesul de atribuire: autoritatea competentă locală (a se vedea ședința 1). Conștientizând acest lucru, **ședința 3 va fi în primul rând o întâlnire de strategie privind politica de sindicat în contextul procedurii de atribuire**. Dacă începeți campania după publicarea în TED a procedurii de atribuire pentru municipalitatea dumneavoastră, ați pierdut deja un moment esențial pentru influențarea termenilor și condițiilor viitoare pentru lucrătorii din transportul public din comunitatea pe care o reprezentați!

Cunoscând această condiție, care reprezintă o consecință a regulamentului OSP, puteți demara ședința 3.

Punctul central al ședinței 3 este întrebarea:

**Cum se ajunge la o strategie de sindicat care să asigure protecția angajaților și să îmbunătățească standardele sociale și de calitate în cadrul procedurii de atribuire?**

Pentru elaborarea unei strategii sindicale, mai trebuie discutate și alte întrebări importante cu privire la următoarele trei subiecte, care conferă ședinței o structură:

- Ce puncte forte și puncte slabe avem, ce amenințări și oportunități există?
- Ce argumente avem împotriva schimbării operatorului (în cazul atribuirii directe către operatorul local de transport public) și (în cazul concursului de oferte) în favoarea impunerii de standarde sociale oricărei companii concurente în cadrul procedurii?
- Ce foaie de parcurs ne trebuie?



**Observații cu caracter educațional:**

**Ședința poate fi organizată în plen sau cu diferite grupuri de lucru sau ca o combinație a celor două, în funcție de numărul de participanți. În cazul unui grup de peste 20 de participanți, se poate împărți plenul în 2 sau 3 grupuri, dar toate grupurile de lucru trebuie să lucreze cu aceleași întrebări!**

**Toate grupurile trebuie să discute toți pașii, unul după celălalt: pasul 1, pasul 2, pasul 3 și pasul 4.**

## Pasul 1: Analiza SWOT

Acronimul SWOT se referă la termenii în limba engleză pentru puncte forte (strengths – S), puncte slabe (weaknesses – W), oportunități (opportunities- O) și amenințări (threats – T), în cazul nostru această metodă servind unui singur scop: plasarea rezultatului dezbaterilor precedente ale ședințelor 1 și 2 într-o anumită structură.

Următoarele se pot utiliza ca material pentru această secvență:

- Răspunsurile la întrebările din ședința 1, precum:
  - Care sunt aspectele cheie ale Regulamentului OSP?
  - Regulamentul OSP oferă răspunsuri privind privatizarea și protecția angajaților?
  - Ce probleme avem noi ca sindicat cu privire la punerea în aplicare a Regulamentului OSP?
  - Avem nevoie de o întâlnire cu un reprezentant al autorității competente pentru clarificarea acestor întrebări?
- Raportul național cu privire la structura și piața transportului public și analiza TED (a se vedea ședința 2)

precum și

- Răspunsurile la întrebări din ședința 2, de genul:
  - Analizând situația locală, care sunt cele trei cele mai importante caracteristici cheie?
  - Sunt sindicatele implicate în procesul de atribuire și în ce mod?

Cu acest material și cu experiența câștigată în cele două reuniuni, toate caracteristicile, șansele, problemele, ideile, etc. pot fi atribuite factorilor interni și externi, conform propunerii de mai jos.

#### Factori interni:

- **Puncte forte:** caracteristici avantajoase ale sindicatului, cum ar fi densitatea sindicală crescută; existența unei foi de parcurs pentru atribuirea directă; existența unei convenții colective care urmează impușă ca standard social obligatoriu în cazul concursului de oferte etc.
- **Puncte slabe:** caracteristici care plasează sindicatul în dezavantaj față de alții, cum sunt densitatea sindicală scăzută; nivel redus de cunoștințe, etc.

#### Factori externi:

- **Oportunități:** factori externi care ar putea sprijini sindicatele, cum ar fi sprijinul politic, schema de dezvoltare a sistemului de transport public local etc.
- **Amenințări:** elemente externe care ar putea cauza probleme sindicatelor, precum tăierea subvențiilor, lipsa problemei transportului public local de pe ordinea de zi a autorității competente, lipsa sprijinului politic etc.

### IMAGINEA 2: EXEMPLU DE ANALIZĂ SWOT, PE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Avantajos	Dezavantajos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Densitate sindicală crescută</li> <li>• Organizarea de seminare privitoare la Regulamentul PSO</li> <li>• Campanie sindicală pentru transport public local</li> <li>• Foaie de parcurs pentru atribuirea directă</li> <li>• Contract colectiv privitor la standarde sociale în cazul concursului de oferte</li> <li>• ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Densitate sindicală scăzută</li> <li>• Lipsa sprijinului din partea colegilor</li> <li>• Nivel redus de cunoștințe privitoare la Regulamentul PSO</li> <li>• ...</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema transportului public local se află pe ordinea de zi a autorității competente</li> <li>• Finanțarea este clară și sigură</li> <li>• Număr în creștere de pasageri</li> <li>• Sprijin politic</li> <li>• ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tăierea subvențiilor</li> <li>• Problema transportului public local nu se găsește pe ordinea de zi a autorității competente</li> <li>• Nu există sprijin politic</li> <li>• Operatorul municipal urmează să se privatizeze</li> <li>• ...</li> </ul>



#### Rețineți:

Pe diagrama de analiză SWOT nu există spațiu suficient pentru enumerarea tuturor detaliilor; de exemplu, dacă obțineți ca rezultat factorul intern util „acord colectiv privitor la standardele sociale, în cazul concursului de oferte”, trebuie să aveți toate detaliile referitoare la contractul colectiv sau cel puțin punctele cheie ale acestui acord!



#### Sugestii de organizare:

Fiecare grup de lucru își prezintă rezultatele în plen iar rezultatele grupurilor de lucru se pot pune într-o diagramă la fel ca în imagine 2.

Dacă se dorește, se poate face o listă de priorități care să cuprindă toate elementele.

## Pasul 2: Avantajele aplicării Regulamentului OSP în principiu

În pregătirea discuțiilor cu reprezentanții autorității locale competente, următorul pas din ședința 3 va fi deprinderea modului de argumentare în favoarea Regulamentului OSP.

Drept urmare, alcătuiți o listă care să cuprindă argumente pozitive și facilități pentru autoritatea locală competentă, **în cazul atribuirilor directe și al procedurii de licitație de oferte**. Iată cum poate arăta o astfel de listă:

Autoritatea competentă poate

- atribui contracte de servicii de transport publice către propria lor companie (a municipalității);
- decide în mod liber asupra alegerii unei proceduri de atribuire directă;
- atribui în mod direct contracte de servicii publice de transport de călători întreprinderilor mici și mijlocii;
- atribui în mod direct contracte de servicii publice de transport feroviar pentru transportul urban, sub-urban și regional;
- selecta o procedură de concurs de oferte care să corespundă situației speciale a unui sistem de transport local;
- determina protecția angajaților în cazul schimbării operatorului, precum și standardele sociale și de calitate.

În schimb, autoritatea competentă

- Beneficiază de reguli transparente și uniforme de reprezentare a fluxurilor financiare în ceea ce privește subvențiile și plățile de regularizare pentru serviciile de transport de călători;
- Utilizarea posibilității oferite de Regulament cu privire la atribuirile directe poate avea drept consecință realizarea unor economii de cheltuieli de tranzacție și administrative;
- Își poate controla direct sistemul de transport public local și exercita eficace voința politică locală.

Pentru materiale, se pot consulta sugestiile pentru ședința 1.

## Pasul 3: Calendar și actori



#### Sugestie de organizare

Pentru acest pas, plenul poate fi împărțit în 2 grupuri: unul care să se ocupe de elaborarea unui prim proiect de calendar și celălalt care să pregătească o listă a tuturor actorilor relevanți cu care să se poată realiza o relaționare în cazul procedurilor de atribuire a transportului public local.

## Orar

Înainte de elaborarea unui calendar, trebuie verificate datele importante, cum ar fi

- Data la care trebuie transmis raportul național asupra țării respective către Comisia Europeană în vederea evaluării progresului punerii în aplicare a Regulamentului OSP în țara dumneavoastră (raport național de progres)
- Data/Datele de expirare a concesiunii/contractului// concesiunilor/contractelor efective al/ale operatorului/operatorilor de transport public local
- Data la care autoritatea locală competentă va decide asupra tipului de procedură de atribuire
- Data la care trebuie finalizat un proiect de concept sindical
- Data discuției cu autoritatea locală competentă/eventual cu operatorul local asupra conceptului sindical
- Data la care ...

## Actori

Alcătuiește o listă de persoane/organisme relevante la nivel local și regional implicate în deciziile privitoare la organizarea transportului dumneavoastră public local, de exemplu:

Sindicat

- Operator local/Operatori locali
- Autoritatea competentă locală
- Asociațiile de pasageri
- Grupurile de mediu
- Partidele politice
- Alți suporterți precum „Campanie pentru un transport mai bun” (<http://www.bettertransport.org.uk>) din Marea Britanie sau „Savez Željeznicu za (Alianța Pro-Feroviară Croația)” (<http://www.szz.hr>) din Croația ...

Pașii 1 - 3 definesc prima parte a ședinței 3, al cărei scop îl constituie

- punerea la punct a tuturor informațiilor strânse la ședințele precedente și
- aducerea acestor informații în obiectul atenției.



**Ca urmare a acestei prime părți, veți obține**

- **Elementele Analizei SWOT,**
- **Argumente pentru discuțiile cu reprezentanții autorităților competente locale**
- **O listă a persoanelor relevante implicate în procesul următor pe care îl veți organiza și**
- **Un proiect de calendar.**

Până în momentul de față, ați dezvoltat toate părțile relevante pentru crearea unei strategii sindicale. În secțiunea a 4-a, vom combina toate rezultatele din ședințele precedente pentru elaborarea unui plan, a unei foi de parcurs.



## Pasul 4: Foaie de parcurs pentru acțiune sindicală

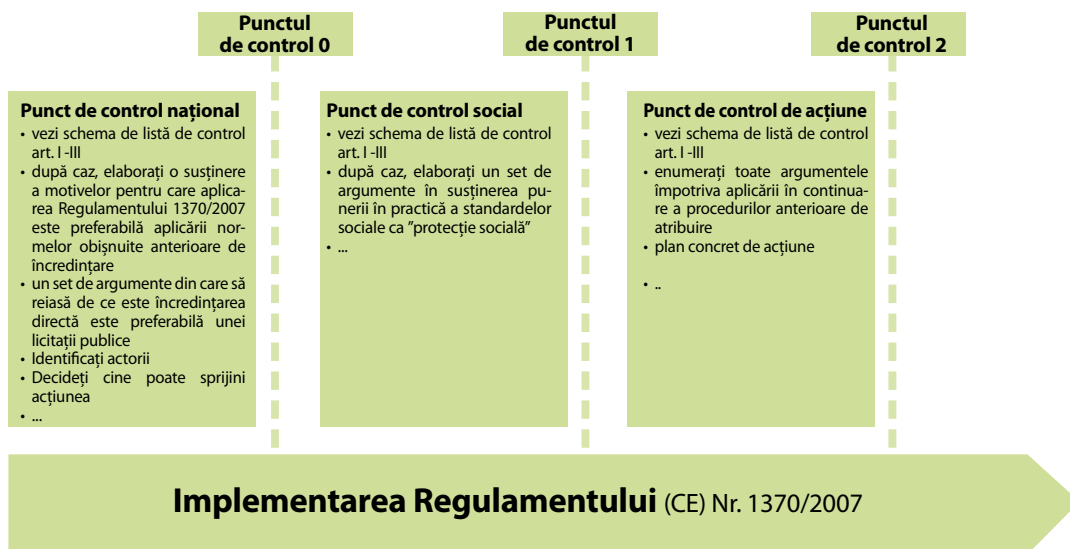


### Sugestii de organizare:

Pentru această secțiune, alcătuiți grupuri de lucru cu 5 - 7 participanți, a căror unică sarcină este elaborarea unei foi de parcurs cu trei puncte de control: un punct de control la nivel național, unul social și altul de acțiune, după cum se poate vedea în imaginea de mai jos.

Grupurile de lucru trebuie să lucreze nu mai mult de 45 - 60 de minute, în funcție de mersul ședinței. După activitatea pe grupuri de lucru însă, este necesară o ședință în plen de aproximativ 60 de minute, în funcție de numărul de grupuri sau participanți. În plen, trebuie să se discute diferitele propuneri de foaie de parcurs iar rezultatul acestor discuții trebuie să fie o propunere comună de foaie de parcurs pentru protecție socială

### IMAGINEA 3: FOAIE DE PARCURS PENTRU PROTECȚIE SOCIALĂ



Unicul scop al acestei „foi de parcurs” este stimularea activității de grup și, ca și următoarea listă de verificare, constituie numai o propunere pentru reprezentanții sindicatului. Dumneavoastră sunteți cei mai buni cunoscători ai situației din țara dumneavoastră sau din comunitatea dumneavoastră iar strategia de sindicat trebuie să se corespundă situației specifice locale / naționale.

## Listă de control pentru reprezentanții sindicali

În sprijinul planului recomandat de acțiune pentru concurență loială și responsabilă din punct de vedere social în transportul public local, reprezentanții sindicali de la nivel local și regional din fiecare stat membru individuale pot proceda conform schemei următoare de listă de verificare.

Să nu uităm însă că această listă de verificare diferă de la o țară la alta, deoarece fiecare țară are propria ei modalitate națională de gestionare a relațiilor industriale. Nu uitați deci propriul cod industrial național și legislația națională privitoare la relațiile industriale.

Următoarea listă de verificare este proiectată astfel încât să sprijine elaborarea unui proces extins de acțiune sindicală pentru afirmarea și punerea în practică a intereselor angajaților de transportul public:

### I. Activitate pregătitoare

- Nu uitați: codurile naționale de relații industriale și a legislația națională privitoare la relațiile industriale;
- Alcătuiți o listă a tuturor reglementărilor legislative naționale de completare a Regulamentului OSP;
- Acordați atenție excepțiilor speciale, ca de exemplu faptul că, în prezent, numai Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE sunt aplicate în domeniul legislativ al achizițiilor publice pentru serviciile publice de transport de călători. În acest caz, este esențial să se examineze ce restricții există care blochează punerea în aplicare a acestor reglementări generale de achiziții publice.
- Pregătiți o prezentare generală a datelor de expirare pentru contractele existente de servicii și / sau concesiuni în domeniul serviciilor de transport de călători. Multe dintre aceste date pot fi aflate cu ajutorul internetului.
- Identificarea autorităților competente locale sau regionale;
- Identificarea de parteneri de contact pentru organismele relevante de beneficiari;
- Decizia privind oportunitatea elaborării unui plan de acțiune;
- Stabilirea modului de distribuire a sarcinilor între reprezentanții voluntari și angajații sindicali cu normă întreagă;
- Înființarea unui calendar preliminar;
- ...

### II. Termen de finalizare a planului de acțiune

**Faptul că termenele de finalizare a procedurilor de atribuire sunt frecvent prelungite are drept consecință necesitatea unei perioade îndelungate ca termen de finalizare și pentru planul de acțiune. Acesta ar trebui să se concretizeze la minimum:**

- Doi ani, în cazul unei posibile atribuirii directe către un operator intern
- Un an și jumătate în cazul unor posibile alte tipuri de atribuire directă în continuare
- Doi ani, în cazul unei posibile proceduri de concurs de oferte în conformitate cu art. 5 (3)
- Șase luni, în cazul unei posibile cereri de atribuire utilizată anterior pe bază de concurs, în conformitate cu art. 5 (1)

Rețineți: termenele de finalizare pot varia considerabil de la o țară la alta.

### III. Activități legate de proces privitoare la planul de acțiune

- Evaluarea calendarului / programului
- Stabilirea tipului de atribuire care trebuie ținut și urmărit în ceea ce privește planul de acțiune:

- **Atribuirea directă către operatorul intern**
  - **Atribuirea directă către operator mic sau mijlociu**
  - **Atribuirea directă către furnizor feroviar**
  - **Procedură de concurs de oferte**
- Identificarea actorilor: reprezentanți ai autorităților locale sau regionale competente, politicieni locali și regionali participanți la stabilirea și deciderea politicii de transport local și organizarea acestuia în cadrul organismelor politice
  - Decizia asupra factorilor care pot susține acțiunea: politicieni, grupuri de cetățeni, asociații de pasageri și consumatori, ...
  - Analiza numărului de participanți pe piață și, dacă este necesar, a distribuției regionale a acestora
  - Dacă este necesar, stabilirea identității a 5-8 cei mai importanți participanți pe piață
  - Elaborarea unei imagini de ansamblu a reglementărilor naționale aplicabile drepturilor existente de securitate industrială
  - Cuprinderea membrilor de sindicat după modelul ședințelor prezentate
  - Strângerea și înregistrarea argumentelor în favoarea punerii în aplicare a Regulamentului OSP
  - Stabilirea forurilor care își pot oferi sprijinul (sindicate, reprezentanți ai uniunilor de lucrători, asociații, grupuri de cetățeni, politicieni, experți ...)?
  - Desemnarea sarcinilor
  - Identificarea persoanelor responsabile și a eventualilor parteneri de cooperare
  - Elaborarea unui calendar revizuit
  - Observarea comportamentului participanților la acțiune
  - Încheierea de procese verbale
  - Organizarea de discuții cu reprezentanții partidelor politice
  - Organizarea de discuții cu administrațiile locale și regionale
  - Organizarea de discuții cu alte sindicate
  - Organizarea de discuții cu operatorul precedent
  - Organizarea de discuții cu pasageri și grupurile de beneficiari și alte grupuri de acțiune locală
  - Convocarea ședințelor generale de sindicate
  - Luarea în considerare a activității de relații publice (standuri informative, pliante, discuții publice ...)
  - Înregistrarea etapelor și rezultatelor intermediare
  - Pregătirea de campanii naționale în cadrul sindicatelor, după caz
  - ...

#### **IV. Planul de acțiune: Concurență corectă și responsabilă social în transportul local**

- După caz, se elaborează un set de argumente care să demonstreze de ce atribuirea directă este preferabilă în comparație cu concursul public de oferte
- Alcătuirea unei liste de atribuiri directe
- După caz, se elaborează un set de considerente cu privire la motivul pentru care s-ar putea avea în vedere o „re-municipalizare”
- Alcătuirea unei liste de exemple de o re-municipalizare (revenire la proprietatea municipală/regională)
- Luarea în considerare a importanței obligațiilor socio-economice din perspectiva necesității din ce în ce mai mari de promovare a mobilității durabile în zonele aglomerate
- Înregistrarea referințelor pentru standardele de calitate privitoare la calitatea serviciilor, ca, de exemplu, standardele de calitate pentru vehicule și linii
- Demonstrarea modului în care standardele de calitate se referă la calitatea și calificarea angajaților relevanți în asigurarea de servicii de transport de călători, folosind eventual exemple concrete de standarde de calitate pentru angajați (conducere, întreținere, service și administrație generală) - Sugestie: scheme de formare și calificare profesională

- Alcătuirea unei liste de standarde de calitate
- Valori de referință și / sau definiții ale standardelor sociale pentru protecția angajaților, în special prin asigurarea valabilității continue a contractelor colective existente la locul de serviciu, salvagardarea locurilor de muncă, protejarea contractelor de muncă în cadrul tranziției operaționale în momentul schimbării operatorilor, luarea în considerare a acordurilor colective concurente și sugestii de procedură, salvagardarea și / sau obligația aplicării de contracte colective (acorduri salariale), menținerea drepturilor la co-determinare, etc. ...
- Alcătuirea unei liste de standarde sociale din diferite țări
- Strângerea contra-argumentelor la aplicarea în continuare a procedurilor anterioare de atribuire
- Realizarea unei comparații și / sau elaborarea unei prezentări generale din care să reiasă avantajele Regulamentului OSP în contrast cu practicile anterioare de atribuire în ceea ce privește serviciile socio-economice de transport
- Concretizarea unui plan de acțiune, care să cuprindă și activități munca de relații publice
- Includerea planului de acțiune în negocierile/ campaniile pentru contractul colectiv
- ...

Să revenim la **Edita** și **Jonas** pregătindu-se pentru ședința sindicatului local. Au început cu un scurt raport asupra unui seminar cu privire la efectele Regulamentului OSP și au încheiat cu o propunere pentru 3 întâlniri pe această temă.

După parcurgerea materialului de față, cei mai mulți dintre dumneavoastră vor spune: prea multe subiecte pentru trei ședințe sindicale locale și ați avea dreptate pentru că toate informațiile, problemele și întrebările cu privire la modul de atribuire a contractelor de transport public local sunt prea mult pentru numai trei ședințe de sindicat de aproximativ trei ore fiecare. Elaborarea unei strategii de sindicat nu poate fi finalizată în doar trei ore și, prin urmare, acest material seamănă mai mult cu un „bucet de flori” din care puteți alege ce floare va place sau, cu alte cuvinte, dezvoltarea organizațională a sindicatelor și rezultatul acestora, o strategie sindicală, toate nu pot funcționa decât dacă „Recompensa o constituie călătoria în sine”.

Cred că acesta a fost spiritul în care **Edita** și **Jonas** și-au organizat cele trei întâlniri.

## Bibliografie

COM (2001) 370 final: Politica europeană de transport pentru anul 2010: momentul deciziei (CARTE ALBĂ), Bruxelles, 2001

COM (2011) 144 final: Cartea Albă,  
Comunicarea interpretativă a Comisiei privind concesiunile în dreptul comunitar, Jurnalul Oficial al UE C 121, 29 aprilie 2000

Eurostat (Ed.): Panorama Transporturilor, Ediția 2009, Luxemburg, 2009

Eurostat: Statistici privind transportul public local, la <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>; datele extrase din SSI-și t\_tran\_hv-tabele și descărcate la data de 13-03-11

Regulamentul (CE) nr 1370/2007 al Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și 1107/70

# ANEXĂ

## (NUMAI ÎN LIMBA ENGLEZĂ)

- Rapoarte naționale privind sistemele de transport public urban în diferite state membre ale UE și țările candidate
- Privire de ansamblu asupra companiilor multinaționale active în transportul public urban
- Consiliile europene de întreprindere (European Works Councils - EWC)



# ANNEXES

## 1. National reports on Local Public Transport

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

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

By Martin Mayer, UNITE The Union

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key bargaining issues currently are:**

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



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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

## Local Public Transport in Bulgaria

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

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

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

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

#### Key characteristics:

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

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

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

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

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

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

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

## Local Public Transport in Czech Republic

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

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

### Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

## Local Public Transport in Croatia

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

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

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

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

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

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

#### Key characteristics:

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

### Financing of the public transport system

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

#### Key characteristics:

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

**Tram and bus transport**

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

**Key characteristics:**

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

**Urban public transport in France**

by Alain Sutour, CGT Transport

**Introduction**

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

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

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

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

### 1.2. Work force

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

### 1.3. Social frame

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

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

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

## 2. Urban public transports' organisation

### 2.1. Urban transport authorities

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

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

## 2.2. Financing urban transports

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

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

## 2.3. Market structure

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

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

## 3. The result of a liberalization

### 3.1 An oligopoly

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

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

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

### 3.2. Main companies

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

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

### 3.3. National public companies

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

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

## 4. Arguments and facts

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

### 4.1. Cartelization

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

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

### 4.2. Return to public hands

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

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

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



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

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

## Local Public Transport in Hungary

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

**Financing of the public transport system**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

## Local Public Transport in Latvia

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

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

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

#### Key characteristics:

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

### Financing of the public transport system

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

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

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

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

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

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

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

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

Important:

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

**Key characteristics:**

Challenges with employers:

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

## Local Public Transport in Lithuania

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

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

**Key characteristics:**

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

### Financing of the public transport system

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

## Local Public Transport in Malta

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

## Local Public Transport in Romania

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

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

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

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

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

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

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

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

According with the used vehicles by category, we have:

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

#### **Key characteristics:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

**Key characteristics:**

- Adapting the PSO Regulation in national law

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

**Note:**

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

## Local Public Transport in Slovenia

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

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

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

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

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

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

**Key characteristics:**

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

### Financing of the public transport system

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

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

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

**Key characteristics:**

- Private greed before public need

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

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

Key bargaining issues currently are:

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

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

**Key characteristics:**

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

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

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

### ARRIVA (2011)

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

### EGGED (2009)

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

### KEOLIS (2010)

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

### NOBINA (2011)

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

### VEOLIA TRANSDEV (2011)

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

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

### First Group (2011)

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

### MTR (2010)

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

### Stagecoach (2011)

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

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

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

### 3. European Works Councils (EWC)

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

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

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

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

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

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

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

#### Information means...

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

#### Consultation means...

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

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

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

#### Importance of EWCs

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



### How to establish a new EWC

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

### The role of the ETF...

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

### Examples for EWC in public transport

#### ARRIVA EWC

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

#### Kéolis EWC

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

#### EWC Véolia Environnement

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

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

**More information: Workers' participation website**

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

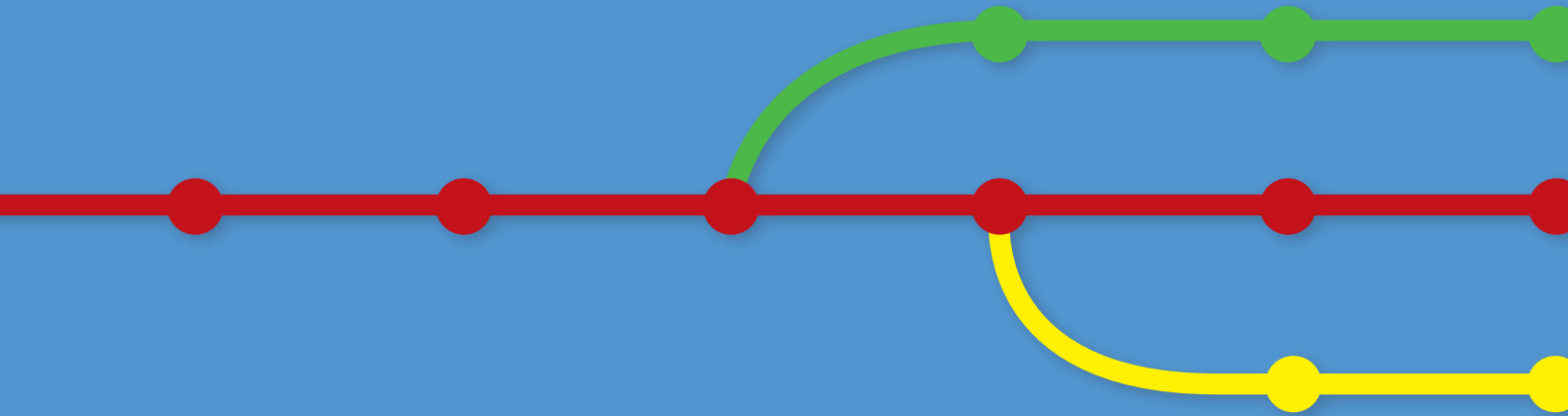
#### 4. CONTACTS – PARTICIPATING UNIONS

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

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

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





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

Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11

B-1000 BRUSSELS

Tel: +32.2.285 46 60

Fax: +32.2.280 08 17

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

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



**EUROPEAN TRANSPORT  
WORKERS' FEDERATION**