

Fokus Wirtschaft

vida **Fakten**

April 2011
<http://fakten.vida.at>

Die PSO-Verordnung der EU:



Gewerkschaften auf EU-Ebene erfolgreich



Foto: vida_Manfred Pawlek

Instrument gegen Sozialdumping



Sozialkriterien bei der Ausschreibung/Vergabe von öffentlichen Dienstleistungen



Foto: ÖBB-Postbus-GmbH

Fairness bei Bus und Bahn!

INHALT:

Was ist die PSO-Verordnung?.....Seite 3
Sozial- und Qualitätskriterien.....Seite 6
PSO-Checkliste für GewerkschafterInnen.....Seite 8

Unbemerkt von der Öffentlichkeit ist der Personennahverkehr in allen EU-Staaten seit Ende 2009 „liberalisiert“. Am 3.12.2009 trat nämlich die neue EU-Verordnung EU-VO 1370/2007 (=PSO-Verordnung) für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft. Die Finanzierung und Bestellung im öffentlichen Nah- und Regionalver-

kehr erfolgt durch die Gemeinden, Bundesländer und den Bund. Was hat sich durch die PSO-Verordnung verändert? Was bedeutet dies für die GewerkschafterInnen und BelegschaftsvertreterInnen im Nahverkehr? Wie wirkt sie sich auf Verkehrsangebote, Betreiber und schließlich die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten aus?

Die PSO-Verordnung und Auftragsvergabe im öffentlichen Nahverkehr



Foto: Harald Eisenberger ÖBB

Die Chancen durch die PSO-Verordnung

Nach welchen unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen kann bzw. muss in Österreich ausgeschrieben werden? Wann kommt welche Bedingung zur Anwendung? Wer schreibt aus?

Diese vida-Fakten-Ausgabe soll diese Fragen beantworten. Für die Vergabe von Verkehrsdiensteaufträgen gelten in Österreich unterschiedliche Regeln. Diese sollen hier zusammengefasst und die Möglichkeiten und Besonderheiten der Verordnung 1370/2007 beschrieben werden.

Mit der PSO-Verordnung wurde anerkannt, dass im Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge der unregulierte Markt nichts verloren hat. Das erfolgreiche Lobbying von Gewerkschaften aber auch von Städten und Gemeinden hat dazu beigetragen, dass die PSO-Verordnung u. a. drei wichtige Errungenschaften zulässt: (1) Bahnverkehre sowie Verkehrsdienste, die von Gemeinden oder anderen

Körperschaften selbst betrieben werden, können direkt vergeben werden (müssen also nicht ausgeschrieben werden). (2) Egal ob Direktvergabe oder Ausschreibung: Qualitäts- und Sozialkriterien (z.B. Ausbildung und Bezahlung der Bediensteten) können berücksichtigt werden. Damit wäre sichergestellt, dass der Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird, sondern dass der beste und nicht der billigste Anbieter zum Zug kommt. vida-Fakten liefert Argumente und Hilfestellungen, damit die PSO-Verordnung im Sinn der Beschäftigten und der Fahrgäste angewendet wird. (3) Die PSO-Verordnung ermöglicht auch Regelungen, dass im Falle eines Betreiberwechsels die Arbeitsverhältnisse der ArbeitnehmerInnen auf den neuen Dienstleister übergehen. Wir treten dafür ein, dass in Ausschreibungen festgelegt werden muss, dass die Beschäftigten das Recht (aber nicht die Pflicht) haben sollen, zu den bisherigen Beschäftigungsbedingungen zum neuen Unternehmen wechseln zu können.

Mit der PSO-Verordnung wurde anerkannt, dass im Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge der unregulierte Markt nichts verloren hat.



Foto: Harald Eisenberger ÖBB

Was ist die PSO-Verordnung?

PSO steht für „Public Service Obligations“, also für Verpflichtungen, die mit der Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen verbunden sind.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße¹⁾ gilt in allen Mitgliedsstaaten unmittelbar und ist in allen ihren Teilen verbindlich. Da eine EU-Verordnung direkt gilt, muss sie – im Gegensatz zu EU-Richtlinien – nicht in österreichischen Gesetzen umgesetzt werden. Allerdings müssen nationale Gesetze so angepasst werden, damit sie nicht im Widerspruch zur Verordnung stehen. Beim Bundesvergabegesetz ist dies schon geschehen, das Kraftfahrlinien- und das ÖPNRV-Gesetz sind derzeit in Überarbeitung.

Die EU-VO 1370/2007 kennt – und das ist der grundlegende Unterschied zu den anderen vergaberechtlichen EU-Richtlinien - drei Arten der Vergabe, die frei gewählt werden können, wenn die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind:

1. Die Vergabe im Wettbewerb (Art. 5 Abs. 1). In der Durchführung des Verfahrens der Vergabe im Wettbewerb können die Mitgliedsländer nach den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG verfahren, „sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinn jener Richtlinien annehmen“. Unter Dienstleistungskonzession ist ein Vertrag eines öffentlichen Konzessionsgebers mit einem Unternehmen zu verstehen, der nur die Gestaltung einer Dienstleistung enthält, aber hierfür kein Entgelt des Konzessionsgebers vorsieht. Das wirtschaftliche Risiko bleibt beim Verkehrsunternehmen.

2. Die Direktvergabe (Art. 5 Abs. 2). Eine Direktvergabe ist definiert als: „die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens“ (Art. 2 lit. h). Sie kann an einen internen Betreiber (Art. 5, Abs. 2), kleine und mittlere Unternehmen (Art. 5, Abs. 4) und an Eisenbahnbetreiber (Art. 5, Abs. 6) vergeben werden.

3. Im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens (Art. 5 Abs. 3). Bei der Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens gemäß Art. 5 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 muss dieses Verfahren den folgenden vier Kriterien genügen:

- es muss offen für alle Betreiber,
- es muss fair,
- es muss transparent und
- es muss diskriminierungsfrei sein.

Einerlei ob und wie ausgeschrieben wird oder ob es zu einer Direktvergabe kommt: Art. 4, Abs. 5 gilt immer und kann und darf zur Anwendung gebracht werden. Wenn also Gemeinde/Länder/Verkehrsverbände Verkehrsdienste ausschreiben oder direkt vergeben, dürfen Sozial- und Qualitätsstandards gemäß Art. 4, Abs. 5 dieser Verordnung zum Gegenstand des Ausschreibungswettbewerbs im Vergabeverfahren werden. So wäre z.B. möglich, Sozialdumping durch den Ausschreibungswettbewerb zu verhindern. Nicht der billigste, sondern der beste Anbieter sollte zum Zug kommen! Es gibt keine Ausrede, dass dies EU-wettbewerbsrechtlich oder durch österreichische Gesetze verboten wäre. Falls bei Ausschreibungen oder Direktvergaben die Behörden keine Sozial- und Qualitätskriterien einfordern, so liegt dies ausschließlich in ihrer Verantwortung und sollte von uns bekämpft werden.

Die Verordnung über die öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße gilt in allen EU-Mitgliedsstaaten unmittelbar und ist in allen ihren Teilen verbindlich.

¹⁾ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:DE:PDF>



Foto: ÖBB-Postbus-GmbH

Begriffsbestimmungen:

Direktvergabe: Die PSO sieht dafür folgende **Möglichkeiten vor:** Kann an interne Betreiber, Eisenbahnen, bei Verkehrsunterbrechungen (Notmaßnahmen) und unterhalb von gewissen Schwellenwerten erfolgen.

Dienstleistungskonzession: Das ist ein entgeltlicher Vertrag und keine Kraftfahrlineienkonzession! Unter Dienstleistungskonzession ist ein Vertrag eines öffentlichen Konzessionsgebers mit einem Unternehmen zu verste-

hen, der einerseits die Gestaltung und unter Umständen auch die Verpflichtung zur Erbringung einer Dienstleistung enthält und andererseits hierfür kein Entgelt des Konzessionsgebers vorsieht. **Einnahmen und Nachfragerisiko trägt** das Verkehrsunternehmen. Somit nur mit Nettoverträgen möglich. Es muss ein allgemein öffentliches Interesse herrschen.

Dienstleistungsauftrag: Hier liegt das gesamte wirtschaftliche Risiko beim Besteller (also z. B. bei der Gemeinde), der auch die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf erhält (Bruttovertrag).

Interner Betreiber (nach PSO): Gesellschaftsrechtlich ist eine 100prozentige Eigentümerschaft der örtlichen Behörde oder der Gebietskörperschaft am internen Betreiber nicht zwingend erforderlich. Es muss aber garantiert sein, dass die öffentliche Behörde einen „beherrschenden öffentlichen Einfluss ausübt, der der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.“ Folglich sind auch Formen einer Public-Private-Partnership (PPP) oder einem geringeren Anteil an dem Unternehmen möglich. Für eine Direktvergabe darf die Tätigkeit ausschließlich für die Behörde erfolgen; Ausnahmen sind abgehende Linien und Teildienste im Umland. Es gilt ein Teilnahmeverbot an Vergaben außerhalb des Kerngebietes und die Leistung muss überwiegend selbst erbracht werden.

Die PSO-Verordnung ermöglicht neue Möglichkeiten für den Vergabeweg von öffentlichen Dienstleistungen.

Vergleich der EU Gesetzgebung zur öffentlichen Auftragsvergabe	
PSO-Verordnung (EG) 1370/2007	Richtlinie 2004/17 (EG) oder Richtlinie 2004/18 (EG)
wettbewerbliche Vergabeverfahren mit eigenen Vergabestandards	billigstes Angebot
Direktvergabe an internen Betreiber möglich	als „inhouse“-Vergabe möglich, wenn in 100prozentiger Eigentümerschaft der
Direktvergabe an Klein- und Mittelbetriebe	nicht möglich
Direktvergabe Schienenpersonenverkehr	nicht möglich
Notmaßnahmenregelung	nicht möglich
Beschränkung und Kontrolle der Fremdvergabe	nicht möglich
Vorgabe von Qualitäts- und Sozialkriterien möglich	nicht ausdrücklich geregelt, nur wenn zusätzliche nationale Gesetze vorliegen
Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge	nicht vorgesehen



Foto: vida_Manfred Pawlek

Anwendungsbereich der PSO

Eisenbahnen

Bund und Länder können gewisse Strecken oder Streckennetze ausschreiben, müssen es aber nicht. Hier ist die Direktvergabe von Eisenbahnverkehren im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr bis zu einer Höchstlaufzeit von zehn Jahren möglich. Werden dazu in erheblichem Umfang „erforderliche Wirtschaftsgüter bereitgestellt“, kann die Laufzeit sogar auf 15 Jahre verlängert werden. Bei der Direktvergabe von Eisenbahnverkehren muss der Betreiber nicht im öffentlichem Eigentum oder ein interner Betreiber sein. Allerdings ist auch hier eine wichtige Forderung von uns, dass beispielsweise bei den Verhandlungen über gemeinwirtschaftliche Leistungen und Verkehrsdienstverträge Sozialstandards mit einbezogen werden müssen.

U-Bahnen

Eine Direktvergabe ist möglich bei einer Dienstleistungskonzession an

- internen Betreiber,
- bei Notmaßnahmen (für maximal 2 Jahre)
- Unter einem Schwellenwert (1 Mio. Euro / 300.000 km)
- Bei KMU = bis 23 Fahrzeuge (2 Mio. Euro / 600.000 km)

In Österreich gibt es nur in Wien U-Bahnen. Nachdem die Wiener Linien ein Unternehmen der Stadt Wien sind, ist eine Direktvergabe möglich. Ansonsten Ausschreibung nach PSO.

Straßenbahnen und städtische Busse

Direktvergaben sind möglich bei einem Dienstleistungsauftrag (es gilt das Bundesvergabegesetz), wenn es sich um einen so genannten „Inhouse Betreiber“ handelt (z. B. in Wien, Graz, Linz).

Bei einer Dienstleistungskonzession gilt die PSO. Genauso wie bei der U-Bahn kann direkt vergeben werden an (1) interne Betreiber, (2) bei Notmaßnahmen, (3) unter dem Schwellenwert und an KMU.

Regionale Busse

Da es in Österreich bei den regionalen Bussen so gut wie keinen internen Betreiber (z. B. ein Bundesland) gibt, wird oft verbreitet, dass alle Buslinien ausgeschrieben werden müssen.

Die vida vertritt die Rechtsansicht, dass Ausschreibungen in Österreich nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen können, da kaum eine Kraftfahrline ohne Ausgleichleistungen betrieben wird. Gemäß Artikel 3 der PSO-VO handelt es sich dabei um gemeinwirtschaftliche Leistungen, die nach allgemeinen Vorschriften (ohne Ausschreibungsverfahren) abgewickelt werden können. Dafür müssten aber die Bestimmungen in der geplanten ÖPRV-Gesetzesnovelle präziser sein. Auch die von der Postbus GmbH vorgeschlagene Einteilung in „kommerzielle Verkehre“, „tarifgestützte Verkehre“ (die auf Initiative eines Verkehrsunternehmens gefahren werden) und „bestellte Verkehre“ (werden ausgeschrieben), geht in diese Richtung.

Weiters kann an kleine und mittlere Unternehmen direkt vergeben werden, wenn die zu vergebende Verkehrsleistung so gering ist, dass der Vertragswert zwei Millionen Euro oder die jährliche Verkehrsleistung 600.000 Kilometer nicht übersteigt bzw. das Unternehmen weniger als 23 Fahrzeuge hat. Mit dieser Regelung sollen insbesondere die vielen Klein- und Mittelbetriebe auf den Nahverkehrsmärkten geschützt werden, die in den letzten Jahren sehr unter der Marktverdrängung des Ausschreibungswettbewerbs zu leiden hatten.

PSO: Bund und Länder müssen Eisenbahnverkehr nicht ausschreiben.

Die Wiener U-Bahn kann weiterhin direkt vergeben werden.

In Österreich gibt es bei regionalen Bussen so gut wie keinen internen Betreiber (z. B. ein Bundesland).

Was tun bei Ausschreibungen?

Um sich für eine Ausschreibung/Vergabe einsetzen zu können, die sowohl beschäftigten-, als auch fahrgastfreundlich ist, müssen GewerkschafterInnen und BelegschaftsvertreterInnen davon rechtzeitig erfahren. Größere Ausschreibungen werden im Europäischen Amtsblatt (www.eur-lex.europa.eu) veröffentlicht. Ansonsten empfiehlt es sich, eine gute Gesprächsbasis zu den Verkehrsverbänden und den jeweiligen Dienststellen im Land und bei den Gemeinden aufzubauen. Denn nur wenn man frühzeitig von geplanten Ausschreibungen weiß, hat man auch eine Chance, auf deren Gestaltung Einfluss nehmen zu können! Dann besteht auch die Möglichkeit, ArbeitnehmerInnenschutzrechte, Sozial- und Qualitätsstandards gemäß Art 4, Abs. 5 dieser neuen Verordnung zum Gegenstand des Ausschreibungswettbewerbs im Vergabeverfahren zu machen.

Sozialkriterien

In Erwägungsgrund 17 der PSO-Verordnung wird speziell darauf hingewiesen, dass vergebende Stellen Qualitäts- und Sozialkriterien in ihre Entscheidungsfindung einbeziehen sollen, um Sozialdumping zu verhindern.

Erwägungsgrund 17

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip steht es den zuständigen Behörden frei, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrecht zu erhalten und zu erhöhen, beispielsweise bezüglich der Mindestarbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, des Umweltschutzes, der Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie bezüglich der sich aus Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und anderen Vorschriften und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz und dem Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst erbracht wird. Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um das Risiko des Sozialdumpings zu verhindern, sollten die zuständigen Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben können.

Der Wettbewerb sollte also vor allem über die Qualität und nicht nur über den Preis laufen! Sozialkriterien würden beispielsweise folgende Fragen beinhalten:

- Stellt das Unternehmen Qualifizierungsmöglichkeiten für das Personal (über die gesetzlichen Vorgaben hinaus) zu Verfügung? Welche Weiterbildungsmöglichkeiten werden abgeboten?
- Wie wird das Personal vor/auf Gewalt durch Dritte geschützt/vorbereitet?
- Anzahl der beschäftigten ausgebildeten BerufskraftfahrerInnen/TriebfahrzeugführerInnen/ZugbegleiterInnen/...
- Welche Anstellungsbedingungen haben sie für Ihr Fahrpersonal und sonstiges Personal? Welche Arbeitszeitvereinbarungen gelten?
- Wie hoch ist die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit?
- Welche Sozialleistungen werden dem Personal angeboten?
- Was sind die Entschädigungen für unregelmäßige Arbeit?
- Welche Zeit- und Geldzulagen für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit (über die kollektivvertraglichen Vereinbarungen hinaus) sind vorgesehen?
- Nach welchem Kollektivvertrag wird bezahlt? Wie hoch ist die allfällige Überzahlung?
- Wie viel beträgt die vorgesehene Höchstarbeitszeit je Dienstschicht (Arbeitszeit und Pausen)?
- Was ist die vorgesehene Ausrüstung bzw. Ausstattung für das Personal (Uniform, Dienstbekleidung, Hilfsmittel, Arbeitsunterlagen usw.)? Wer trägt die Kosten?
- Wie hoch ist der Anteil des vollzeit- bzw. des teilzeitbeschäftigten Personals?

In der PSO-Verordnung wird speziell darauf hingewiesen, dass vergebende Stellen Qualitäts- und Sozialkriterien einbeziehen sollen, um Sozialdumping zu verhindern.

Qualitätskriterien sollen die Standards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrechterhalten und erhöhen.

Sonstige Qualitätskriterien:

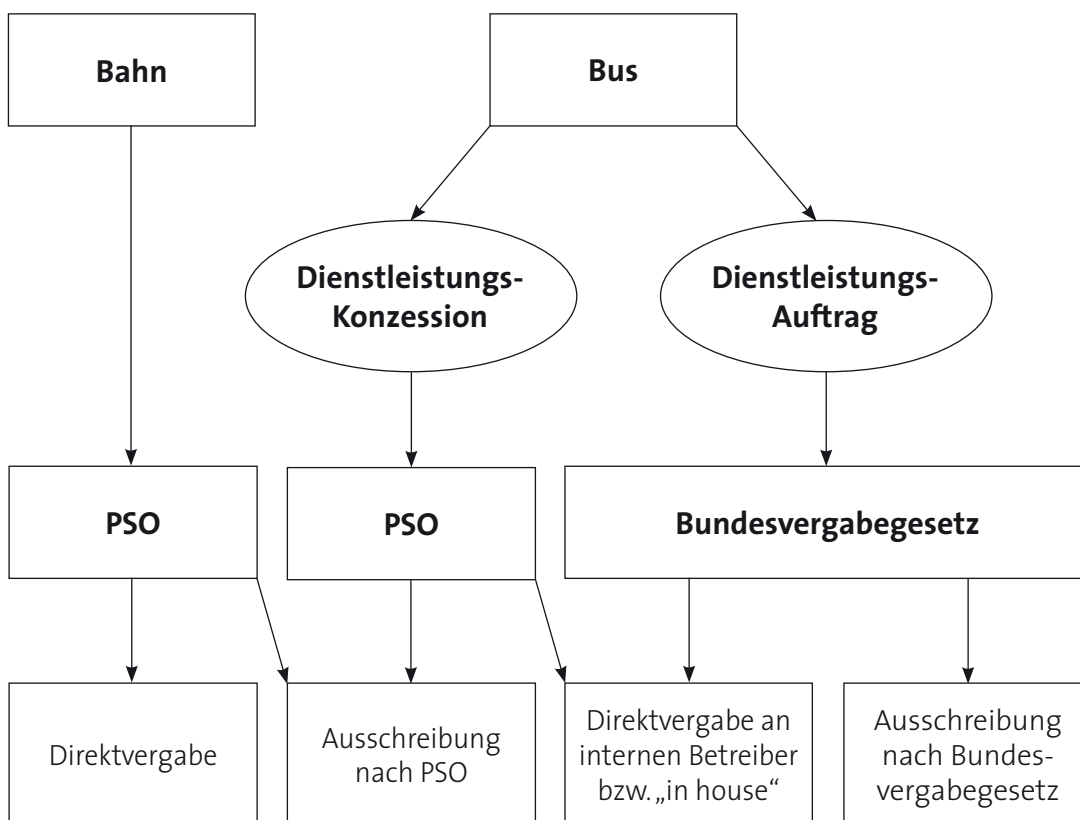
- Bisherige Performance des Anbieters in punkto Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit?
- Alter der Fahrzeuge, Niederflur-Einstiege, Anzahl von Ersatzfahrzeugen usw.?
- Fahrgastinformation, Kundendienst, Beschwerdemöglichkeiten?
- Diesel-, Agrotreibstoffe oder Gasantrieb bei Bussen?
- Schadstoffemissionen der Fahrzeuge?
- Dieseltraktion auf elektrifizierten Strecken?
- Herkunft des Stroms bei Elektrotraktion?

Betriebsübergang:

Die PSO-Verordnung ermöglicht auch Regelungen, dass im Falle eines Betreiberwechsels die Arbeitsverhältnisse der ArbeitnehmerInnen auf den neuen Dienstleister übergehen. Die Gewerkschaft vida tritt dafür ein, dass in Ausschreibungen festgelegt wird, dass die ArbeitnehmerInnen ein Recht (aber nicht die Pflicht) haben, zu den bisherigen Beschäftigungsbedingungen zu dem neuen Unternehmen wechseln zu können. Sie sollen aber auch individuell die Wahlmöglichkeit haben, bei ihrem „alten“ Unternehmen bleiben zu können. Vorteile: BewerberInnen müssen damit rechnen, beim Gewinn der Ausschreibung auch „teure“ MitarbeiterInnen übernehmen und die Kostenkalkulation entsprechend anpassen zu müssen. Da es für die Beschäftigten keine Verpflichtung gibt, könne sie frei wählen. Bisherige (und nun unterlegene) Betreiber können dadurch nicht automatisch „teure“ MitarbeiterInnen loswerden.

Vermögen wird kaum besteuert. Viele vermögensbezogene Steuern sind bereits abgeschafft worden.

Vereinfachtes Vergabeschema für Eisenbahnen und Busse



Vergabeschema PSO und Bundesvergabegesetz.

Checkliste für GewerkschafterInnen

Für unser Bestreben nach einem fairen und sozial verträglichen Wettbewerb im Nahverkehr können wir nach dem folgenden Schema der Checkliste verfahren. Sie soll helfen, längerfristige gewerkschaftliche Aktivitäten zur Umsetzung und Durchsetzung von ArbeitnehmerInneninteressen zu setzen:

1. Auflistung aller nationalen Rechtsvorschriften, die die EU 1370/2007 Vorschrift ergänzen und Bestreben, diese Gesetze in unser Sinn zu beeinflussen. Lobbying bei der derzeitigen Novellen vom KFLG und ÖPNRV-G! Überblick zu anstehenden Ausschreibungen bzw. den Laufzeiten der bestehenden Dienstleistungsaufträge im Personenverkehrsdienst zu verschaffen (Vergabekataster).
2. Wer schreibt aus? Länder, Gemeinden, Verkehrsverbände.
3. Wer sind die AnsprechpartnerInnen beim betreffenden Aufgabenträger?
4. Vorlauffristen bei Vergabeverfahren beachten
5. Festlegung, welche Vergabeart angestrebt und verfolgt werden soll: (siehe Seite 7)
 - Direktvergabe an internen Betreiber
 - Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen
 - Direktvergabe an Eisenbahnverkehre
 - Vergabe im Wettbewerb (PSO)
 - Vergabe nach allgemeinen Vorschriften
6. Akteure identifizieren: BehördenvertreterInnen, örtliche PolitikerInnen, die vor Ort in den politischen Gremien über die Nahverkehrspolitik und ihre Ausgestaltung mitbestimmen und entscheiden
7. Entscheiden, wer unsere Aktivitäten unterstützen kann: Politik, Bürgerinitiativen, Fahrgast- und Konsumentenverbände usw.
8. Anzahl MarktteilnehmerInnen und ggf. deren regionale Verteilung überprüfen
9. Gewerkschaftsmitglieder einbeziehen
10. Nachforschungen über Qualität/Mängel der bisher erbrachten Leistungen anstellen
11. Argumente für die Anwendung der EU-VO 1370/2007 sammeln und aufschreiben
12. Gespräche mit VertreterInnen politischer Parteien, mit örtlichen und regionalen Verwaltungen, mit anderen Gewerkschaften und mit bisherigem Betreiber
13. Einberufung von Gewerkschaftsversammlungen
14. Überlegungen zur Öffentlichkeitsarbeit (Infostände, Flyer, öffentliche Diskussionen usw.)
15. Ausarbeitung einer Begründung, warum die EU-VO 1370/2007 anzuwenden sei bzw. warum eine Direktvergabe einem Ausschreibungswettbewerb vorzuziehen ist
16. Auflisten von positiven Beispielen für die Direktvergabe
17. Überlegungen zur Bedeutung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen angesichts der wachsenden Notwendigkeit der Förderung nachhaltiger Mobilität in den Ballungszentren anstellen
18. Eckpunkte für Qualitätsstandards festlegen. Hinweis nicht vergessen, dass diese Qualitätsstandards etwas mit der Qualität und Qualifikation des betreffenden Personals zu tun haben.
19. Eckpunkte für bzw. Definition von Sozialstandards zur Absicherung von ArbeitnehmerInnen, Arbeitsplätzen, Arbeitsverträgen im Rahmen des Betriebsübergangs bei Betreiberwechsel und von Mitbestimmungsrechten usw.
20. Gegenüberstellung bzw. Erstellen einer Übersicht: Vorteile der EU-VO 1370/2007 zur bisherigen nationalen Vergabepaxis von gemeinwirtschaftlichen Verkehren
21. Gegebenfalls Aktivitäten in Kollektivvertragsrunden/-kampagnen einbinden

Die Punkte dieser Checkliste sollen helfen, gewerkschaftliche Aktivitäten im Sinne der ArbeitnehmerInneninteressen durchzusetzen.