



7.11.2016

JELENTÉS

a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások új lehetőségeiről, ideértve az együttműködésre épülő üzleti modelleket
(2015/2349(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Dominique Riquet

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS.....	14
VÉLEMÉNY A FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	21
ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN	28

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások új lehetőségeiről, ideértve az együttműködésre épülő üzleti modelleket (2015/2349(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 5. cikke (3) bekezdésére,
- tekintettel az Európai Unióról szóló szerződéshez csatolt, a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyvre,
- tekintettel a Bizottságnak az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel „A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című 2015. szeptember 9-i állásfoglalására¹,
- tekintettel a mikro-, kis- és középvállalkozások meghatározásáról szóló 2003/361/EK uniós ajánlásra,
- tekintettel az európai kkv-kről szóló éves jelentésre (2014/2015),
- tekintettel a „Gondolkozz előbb kicsiben! Európai kisvállalkozói intézkedéscsomag” című (COM(2008)0394) és „Az európai kisvállalkozói intézkedéscsomag felülvizsgálata” című bizottsági közleményre (COM(2011)0078),
- tekintettel „A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend” című bizottsági közleményre (COM(2016)0356),
- tekintettel „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című bizottsági közleményre (COM(2016)0501),
- tekintettel a kkv-k finanszírozáshoz való hozzájárulásának javításáról szóló 2013. február 5-i állásfoglalására²,
- tekintettel „A kkv-k zöld növekedési lehetőségei” című 2015. május 19-i állásfoglalására³,
- tekintettel a Horizont 2020 kkv-kat támogató eszközére és az INNOSUP-ra, a COSME-ra, az „Európa Önökért”-re, a Gyorsított innováció (FTI) kísérleti eszközre és a hálózatépítési lehetőségekre,
- tekintettel az e-kereskedelemlről (2000/31/EK) és a szolgáltatásokról (2006/123/EK)

¹ Elfogadott szövegek, P8_TA(2015)0310.

² Elfogadott szövegek, P7_TA(2013)0036.

³ Elfogadott szövegek, P8_TA(2015)0198.

szóló irányelvre,

- tekintettel az „Európai digitális egységes piaci stratégia” című bizottsági közleményre (COM(2015)0192),
 - tekintettel „Az egységes piac továbbfejlesztése: a polgárok és vállalkozások lehetőségeinek bővítése” című bizottsági közleményre (COM(2015)0550),
 - tekintettel a 2013. december 11-i 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ létrehozott Európai Hálózatfinanszírozási Eszközre (CEF),
 - tekintettel eljárási szabályzatának 52. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság véleményére (A8-0304/2016),
- A. mivel a kis- és középvállalkozások (kkv-k) az európai gazdaság fő motorjai, 2014-es adatok alapján a pénzügyi ágazaton kívül a vállalkozások 99,8%-át képviselik, és a munkahelyek kétharmadát biztosítják;
- B. mivel az elmúlt években munkahelyeket teremtő kkv-k elsősorban a szolgáltatási ágazatban működtek;
- C. mivel a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások jelentős szerepet játszanak az európai mobilitás megfelelő működésében, de a piaci hozzáférés vagy a piacon maradás tekintetében gyakran nehézségekbe ütköznek, különösen a monopóliumok fuvarozási piacon való jelenléte miatt;
- D. mivel a kisvállalkozások hozzáadott értéket teremtenek, különösen a peremterületeken és a sűrűn lakott övezetekben, köszönhetően annak, hogy jól ismerik a helyi piacot, az ügyfelekhez közel vannak és /vagy dinamikusak és képesek az innovációra; mivel emellett testre szabott szolgáltatásokat tudnak nyújtani, és fontos eszközként járulnak hozzá a társadalmi kirekesztés elleni küzdelemhez, a munkahelyteremtéshez, a gazdasági tevékenység generálásához és az idegenforgalom fejlődésének előmozdításához (ahol a mobilitási szolgáltatások közvetlenül kapcsolódnak az új termékek és élmények iránti látogatói kereslethez);
- E. mivel mind a fuvarozási szolgáltatások iránti kereslet, mind a szolgáltatások nyújtásának feltételei igen változóak a személyek és az áruk esetében is, és a mobilitás visszaszorítása nem jön szóba;
- F. mivel a nagyvárosok és a nagyvárosokba vezető utak közlekedésének megszervezése torlódásokhoz és forgalmi dugókhöz vezet, ezáltal jelentős terhet ró a gazdaságra; mivel a kis- és középvállalkozások a közösségi közlekedési hálózat fontos kiegészítését jelentik a városi csomópontokban, különösen azokban a napszakokban, amikor a közösségi közlekedési járatok gyakorisága alacsony, valamint azokban a peremvárosi területekben, ahol nincs megfelelően fejlett elővárosi közlekedési szolgáltatás;
- G. mivel a Bizottság közelmúltban elkészített jelentése szerint az európai fogyasztók 17%-

¹ HL L 348., 2013.12.20., 129. o.

a vette igénybe a közösségi gazdaság által nyújtott szolgáltatásokat, és 52%-uk tudott a kínált szolgáltatásokról; mivel a fogyasztók olyan könnyen hozzáférhető és rugalmas közlekedési szolgáltatási megoldásokat keresnek, amelyek ugyanakkor az árakat a szolgáltatásnyújtás tényleges költségeihez igazítják, továbbá egyszerű hozzáférést biztosítanak a szolgáltatások foglalásához és biztonságos kifizetéséhez;

- H. mivel a közlekedés területén a közösségi gazdaság aktívan képes hozzájárulni a mobilitás fenntartható formáinak fejlődéséhez; mivel az önszabályozás nem mindig jelent megoldást, és szükség van megfelelő szabályozási keretre;
- I. mivel a fenntartható fejlődés iránti kötelezettség és az információs és kommunikációs technológiák terén végbement forradalom a vállalkozások számára – azok méretétől függetlenül – példa nélküli lehetőségeket és kihívásokat teremtett a fenntartható mobilitás iránt a korlátozott infrastruktúra korlátain belül jelentkező növekvő igényre adandó válasz tekintetében;
- J. mivel az intelligens mobil eszközök elterjedése terén mutatkozó exponenciális növekedés, valamint a nagy sebességű széles sávú hálózat általi átfogó lefedettség új digitális eszközöket teremtett mind a közlekedési szolgáltatók, mind az ügyfelek számára, csökkentve a tranzakciós költségeket és a szolgáltatók fizikai elhelyezkedésének jelentőségét, lehetővé téve számukra a széles körű összeköttetést, amely révén nemcsak regionálisan, hanem távoli területekről, globálisan is nyújthatnak szolgáltatásokat digitális hálózatokon keresztül;
- K. mivel a fuvarozási ágazat az elmúlt években a technológiai fejlődés, az új üzleti modellek és a digitalizáció révén jelentős átalakuláson ment keresztül, ami jelentős mértékben kihat a hagyományos üzleti modellekre, valamint a munkakörülményekre és a foglalkoztatásra az ágazatban; mivel, bár a fuvarozási ágazat megnyílt, a munkakörülmények a gazdasági válság és egyes esetekben a meglévő szabályozások nem megfelelő alkalmazása következtében sok esetben romlottak;
- L. mivel a fuvarozási ágazat nem csak a közvetlen fuvarozási szolgáltatásokat nyújtó gazdasági szervezetekből áll, hanem többek között a közlekedési eszközök karbantartásához, az alkatrészek értékesítéséhez, a személyzet képzéséhez és a járművek és a felszerelés bérbeadásához hasonló szolgáltatásokat nyújtó kkv-kból is; mivel ezek a tevékenységek hatalmas munkahelyteremtő potenciált rejtnek magukban, többek közt a magasán képzett munkavállalók foglalkoztatása tekintetében is; mivel a fuvarozási ágazatra vonatkozó szakpolitikáknak a teljes értékláncot figyelembe kell venniük;
- M. mivel az Unióban működő vállalkozások csupán 1,7 %-a használja ki teljes mértékben a korszerű digitális technológiákat, ezzel szemben 41%-uk egyáltalán nem használja azokat; mivel valamennyi ágazat digitalizációja kulcsfontosságú az uniós versenyképesség fenntartása és fejlesztése szempontjából;
- N. mivel a közösségi gazdaságra jellemző rugalmasság és könnyű belépés munkalehetőségeket kínálhat a munkaerőpiacról hagyományosan kizárt csoportok, különösen a nők, a fiatalok és a migránsok számára;
- O. mivel a fuvarozási szolgáltatások jó lehetőséget kínálnak az önálló vállalkozás

elindításához, valamint előmozdítják a vállalkozói kultúra terjedését;

- P. mivel a fuvarozási szolgáltatásokhoz kapcsolódó online platformok lehetőséget nyújthatnak az ügyfelek szolgáltatásokra vonatkozó megrendeléseire és a regisztrált vállalatok és munkavállalók által jelzett munkaerő-kínálat gyors összekapcsolására;
- Q. mivel az OECD a minőségi munkahelyeket elengedhetetlen tényezőnek tekinti a nagyfokú egyenlőtlenség kezelésére és a társadalmi kohézió előmozdítására irányuló erőfeszítések vonatkozásában;

I. A fuvarozással foglalkozó kisvállalatok előtt álló kihívások

1. úgy véli, hogy a fuvarozással foglalkozó vállalkozások jelentős kihívásokkal szembesülnek annak érdekében, hogy kielégítsék a mobilitás iránti egyre nagyobb keresletet a korlátozott infrastruktúra kötöttségein és az egyre szigorúbb környezetvédelmi követelményeken belül; rámutat arra, hogy minden fuvarozással foglalkozó vállalkozásra nyomás nehezedik, hogy biztonságos, fenntartható és rendkívül versenyképes, a COP21-nek megfelelő, környezettudatos megoldásokat kínáljanak, korlátozva egyúttal a zsúfoltságot, a kisvállalkozások ugyanakkor nehezebben és nagyobb költségekkel tudnak megfelelni ezeknek a kihívásoknak;
2. hangsúlyozza, hogy a gépjárművek kibocsátási szabványainak túl gyakori változtatása különös nehézségeket idézhet elő a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások számára, tekintettel a gépjárműflották amortizációjának időtartamára;
3. hangsúlyozza a fuvarozási ágazat összetettségét, amelyet még mindig a közlekedési módok szerint nagy mértékben elkülönülő, többszintű (helyi, nemzeti, európai és globális) irányítás jellemez; rámutat arra, hogy ez az ágazat erősen szabályozott, különösen ami a szakmához való hozzáférést, az érintett tevékenységeket, valamint a fuvarozási szolgáltatások fejlesztését, használatát és forgalmazását illeti (kizárólagos jogok, az engedélyek számának maximalizálása), és nagy mértékű állami támogatásban részesül; hangsúlyozza, hogy a biztonság és a biztonságosság kiemelkedő fontosságú a fuvarozási ágazat számára, de sajnálja, hogy időnként ezeket egyebek mellett ürügyként használják fel mesterséges akadályok felállítására;
4. felszólítja a tagállamokat, hogy szüntessék meg a túlszabályozást, amely gyakran a korporációs rendszerek védelmi beidegződéséhez kapcsolódik, és amely töredezetté, bonyolulttá és merevvé teszi a belső piacot, és emellett növeli az egyenlőtlenségeket; véleménye szerint célszerű lenne, ha a tagállamok nem alkalmaznának sokféle megközelítést az online platformok jogszerűsége tekintetében, és ezáltal elkerülnék a indokolatlanul korlátozó, egyoldalú intézkedéseket; felhívja a tagállamokat, hogy tartsák be és maradéktalanul hajtsák végre az elektronikus kereskedelemről szóló 2000/31/EK irányelvet és a szolgáltatásokról szóló 2006/123/EK irányelvet; hangsúlyozza, hogy a szolgáltatók szabad mozgása és a letelepedési szabadság – amelyet az EUMSZ 56., illetve 49. cikke rögzített – alapvető fontosságú a szolgáltatások európai dimenziója és következésképpen a belső piac megvalósításához;
5. hangsúlyozza, hogy a fuvarozási ágazatban működő „szolgáltatók” fogalom meghatározásával kapcsolatos jelenlegi jogi bizonytalanság miatt nem biztosítható a tisztességes verseny, és sajnálatának ad hangot azon nehézségek miatt,

amelyekkel a hazai és nemzetközi piachoz való hozzáférés tekintetében és az új szolgáltatások kialakítása vagy kínálata során sok kisvállalkozó szembesül; hangsúlyozza, hogy a fenti tényezők akadályozzák a kkv-k hozzáférését ehhez a szektorhoz;

6. úgy véli, hogy az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet javítani kell a rendelet bevezetését követően több tagállam nemzeti fuvarozási piacán kialakult súlyos zavarok elhárításának érdekében;
7. üdvözli azokat az új lehetőségeket, amelyeket a kis fuvarozási vállalkozások és az új közösségi gazdasági modellek kínálnak, ugyanakkor sajnálatosnak tartja az uniós szabályozás egyenetlen tagállami alkalmazásából adódó versenyellenes gyakorlatokat, különösen a munkabérek és a szociális biztonsági rendszerek tekintetében, ami súlyos torzulásokat – például szociális dömpinget – és biztonsági kihívásokat eredményezhet;
8. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák a jogszabályok érvényre juttatására irányuló erőfeszítéseiket; úgy véli, hogy a szociális és munkakörülményeket érintő jogszabályok bármilyen módosításának tiszteletben kell tartania az alapvető uniós szabadságjogokat, nem korlátozhatja az objektív versenyelőnyön alapuló tisztességes versenyt, és nem eredményezhet további adminisztrációs terheket és újabb költségeket a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások számára;
9. megállapítja, hogy a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozásoknak a jogszabályoknak való megfelelés mellett versenyképességük megőrzése érdekében is beruházásokat kell végrehajtaniuk (pl. új technológiákra összpontosítva); sajnálatosnak tartja, hogy e vállalkozások egyrészt – a mennyiségi lazítási intézkedések ellenére, és ellentétben azzal, ami a nagyvállalatok esetében történik – továbbra is korlátozott mértékben jutnak hitelekhez és piaci alapú finanszírozáshoz, másrészt pedig a túlzottan összetett és hosszadalmas adminisztratív eljárások miatt a közpénzből nyújtott – különösen az európai szintű – pénzügyi támogatások ritkán jutnak el hozzájuk; hangsúlyozza a kisvállalkozó pályázók részére biztosított ismeretterjesztés és segítségnyújtás fontosságát az Európai Beruházási Alap keretein belül;
10. rámutat arra, hogy a fokozódó urbanizáció közepette a fuvarozást egyre integráltabb, digitálisabb és multimodálisabb módon kell megszervezni, és hogy a városi csomópontok egyre központibb szerepet töltenek be a fenntartható mobilitás szervezésében; hangsúlyozza a multimodális utazástervező alkalmazások növekvő jelentőségét és annak fontosságát, hogy a kisvállalkozások bekerüljenek a közlekedési szolgáltatások elérhető alkalmazásainak listájára és portfólióiba; hangsúlyozza, hogy az univerzális internet-hozzáférés garantálása ösztönözné a közlekedési eszközök megosztását és a jobb utazástervezést;
11. megállapítja, hogy a gazdasági nehézségek és az átfogó közlekedési hálózat fenntartásához szükséges erőforrások hiánya miatt sok régióban – különösen a legnehezebben megközelíthető és alacsony népességű régiókban – számtalan mellékvonal lezárásra kerül; úgy véli, hogy az együttműködésre épülő üzleti modellek megjelenése semmiképpen nem indokolhatja a közösségi közlekedési szolgáltatások elhanyagolását az említett régiókban;
12. hangsúlyozza a városi mobilitás fontosságát könnyű járművek – pl. kerékpárok, illetve

robogók – bérleti szolgáltatásai terén; megállapítja, hogy az ilyen szolgáltatók túlnyomó többségét kis- és középvállalkozások alkotják; felhívja a figyelmet arra, hogy az ilyen szolgáltatók erőforrásait gyakrabban vegyék számításba a városi mobilitás színvonalának növelése során, illetve az energiahatékony és erőforrás-hatékony városi közlekedés fejlesztése tekintetében;

13. felkéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy vizsgálják meg a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások összefogásának lehetőségét, ami megkönnyítené az ilyen vállalkozások közötti partnerség kialakulását, és segítené a fogyasztókat abban, hogy megtalálják a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások által nyújtott, igényeiknek megfelelő szolgáltatásokat;
14. kéri a Bizottságot, hogy az e területre vonatkozó iránymutatások meghatározása során vegye figyelembe az együttműködésen alapuló üzleti modellek vidéki és nem városias környezetben való érvényesülésének nehézségeit;
15. megállapítja, hogy az együttműködésen alapuló üzleti modellek optimalizálhatják a gépjármű- és infrastruktúrahasznaítat, segítve ezáltal a mobilitás iránti kereslet fenntarthatóbb módon történő kielégítését; megállapítja, hogy a felhasználók által generált adatok fokozódó kiaknázása révén többletérték jöhet létre a közlekedési láncban; hangsúlyozza azonban, hogy az adatok mindössze néhány közvetítő platform kezében történő koncentrációja káros hatást gyakorolhat a bevételek tisztességes megosztására és az infrastrukturális beruházásokban, illetve más vonatkozó költségekben való kiegyensúlyozott részvételre egyaránt, ami összességében közvetlenül érinti a kkv-kat;
16. üdvözli, hogy a közvetítő platformok magukkal hozták az egymással, a meglévő piaci szereplőkkel és a korporatív struktúrákkal szembeni verseny, valamint a meglévő monopóliumok lebontása és újak létrejöttének megakadályozása gondolatát; hangsúlyozza, hogy ez ösztönzi a fogyasztói igényekre jobban összpontosító piac kialakulását, és a piac szerkezetének felülvizsgálatára indítja a tagállamokat; rámutat azonban arra, hogy megfelelő és világos jogi keret hiányában a „győztes mindent visz” hozzáállással a közvetítő platformok piaci erőfölényre tesznek szert, és rombolni fogják a gazdasági szerkezet sokszínűségét;
17. felhívja a figyelmet az összekapcsolt és önvezető járművek (gépkocsik, hajók, drónok, konvojok) fejlődése nyomán kialakuló lehetőségekre és kihívásokra (például kisvállalkozások is felemelkedhetnek ezeken az új területeken); ezért sürgeti a Bizottságot, hogy készítsen az összekapcsolt és automatizált járművekre vonatkozó ütemtervet, és elemezze, hogy e technológia széles körű használata milyen potenciális hatást gyakorolhat az európai közlekedési ágazatra és különösen a kkv-kra;

II. Ajánlások: a kihívások lehetőségekké alakítása

18. erőfeszítésekre szólít fel az egységes európai közlekedési térség megvalósítása érdekében; úgy véli, hogy a kisvállalkozásokra vonatkozóan, különösen az adózás, a szociális ügyek és a környezetvédelem terén új követelményeket előíró minden szabályozásnak arányosnak, egyszerűnek és egyértelműnek kell lennie, a fejlődést nem szabad akadályoznia, és szükség esetén tükröznie kell az egyes tagállamok nemzeti és regionális jellemzőit; úgy véli, hogy a szabályozást a megfelelő (szabályozási és/vagy

pénzügyi) ösztönzőknek kell kísérniük;

19. úgy véli, hogy az összehangolt európai mobilitás integrált rendszerének ösztönzése a legjobb módja annak, hogy valamennyi közlekedési mód valamennyi vállalkozását megfelelően bevonják egy közös dinamizmusba, amelyen belül az innovációknak a közlekedési ágazatból kiinduló digitalizálása és előmozdítása által biztosítható a legjobban, hogy egységes rendszer álljon az ügyfelek rendelkezésére, a szakemberek pedig jobb pozíciót foglaljanak el az értékteremtés terén;
20. megjegyzi, hogy a kis- és középvállalkozások által teljesített szolgáltatások nincsenek mindig elégséges mértékben a fogyatékkal élők és az idősek szükségleteire szabva; felhívja a figyelmet arra, hogy az ilyen szolgáltatók támogatását célzó eszközök és programok vegyék figyelembe azt, hogy a szállítási szolgáltatásokat a mozgáskorlátozottak szükségleteivel a lehető legnagyobb mértékben összhangba kell hozni;
21. rámutat, hogy az infrastrukturális beruházások elmaradása miatt az infrastruktúrát használó minden gazdasági szereplőnek hozzá kellene járulnia a beruházásokhoz, figyelemmel a közlekedéssel kapcsolatos összes adóra és járulékra, valamint a káros környezeti és egészségügyi hatásokra; kitarthat, hogy a közúti fuvarozásban internalizálni kell a negatív externáliákat, és a bevételekből el kell különíteni összegeket a – többek között határokon átnyúló – közlekedési infrastruktúrára; elismeri mindazonáltal, hogy ez a – többek között a legkülső régióban működő – kisvállalkozások számára sajátos problémákat okoz, amelyeket prioritásként figyelembe kell venni;
22. emlékeztet, hogy az Európai Stratégiai Beruházási Alapot (EFSI) azért hozták létre, hogy hozzájáruljon rendkívül innovatív, piaci alapú projektekhez, és ezért ezt nélkülözhetetlen eszköznek tekinti a fuvarozási ágazatban működő kkv-k számára új mobilitási megoldások kifejlesztéséhez; felkéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gyorsítsák fel az EFSI végrehajtását és fokozzák a kkv-knak és az induló vállalkozásoknak az ilyen jellegű projektek előkészítése során nyújtott támogatásokat;
23. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy küzdjenek a nagy integrált csoportok versenyellenes gyakorlatai ellen, a piaci hozzáférés korlátozásának és a hátrányos megkülönböztetés megelőzése érdekében, a vállalkozások nagyságától és jellegétől függetlenül, különös tekintettel az új üzleti modellekre; kívánatosnak tartaná a fuvarozók és a megrendelők közötti párbeszéd és kapcsolatok javítását elsősorban az új és potenciális piacokon, valamint a színlelt önfoglalkoztatók problémájának megoldását;
24. felhívja a figyelmet arra, hogy a kis- és középvállalkozásokat is vonják be az integrált európai jegyértékesítő rendszerre vonatkozó tervekbe; megjegyzi, hogy egy ilyen rendszer hatékonysága azon múlik, hogy olyan sok szállítási vállalkozást vonjon be működésébe, amennyit csak lehetséges; megjegyzi, hogy a nagy szolgáltatók és a kis- és középvállalkozások közti információ- és tapasztalatcsere rendkívül előnyös sinergiákat eredményezhet egy hatékony európai szállítási hálózat megtervezéséhez;
25. a nagyobb átláthatóság érdekében felhív a szabályozott szakmákhoz és tevékenységekhez való hozzáférésre vonatkozó szabályok felülvizsgálatára és

harmonizálására Európában annak érdekében, hogy a digitális platformokhoz kapcsolódó új szereplők és szolgáltatások, valamint a közösségi gazdaság vállalkozásbarát környezetben fejlődhessenek, ideértve a jogszabályi változások nagyobb átláthatóságát és a meglévő gazdasági szereplőkkel való együttélést egy egészséges versenykörnyezetben; megjegyzi, hogy a közösségi gazdasági szereplők pozitív szerepet játszanak abban a tekintetben, hogy új munkahelyeket hoznak létre azon fiatalok számára, akik most lépnek be a munkaerőpiacra, illetve az önfoglalkoztatók számára;

26. felkéri a Bizottságot, hogy minden további késlekedés nélkül tegyen közzé ütemtervet a közpénzekből támogatott közlekedési adatok, valamint a közlekedési adatok és a programozási csatolófelületek harmonizált szabványainak felszabadításáról, a nagy mennyiségű adat feldolgozását igénylő innovációk és új közlekedési szolgáltatások nyújtásának felgyorsítása érdekében;
27. úgy véli, hogy a közösségi modellek fejlődésére tekintettel a megoldás nem az ágazati szabályozás, sem pedig a kizárólag platformokra vonatkozó szabályozás, valamint hogy ezentúl a mobilitás rendszerét a maga teljességében kell vizsgálni; felhívja a figyelmet egy olyan korszerűsített, multimodális szabályozási keret szükségességére, amely elősegíti az innovációt, a versenyképességet és a fogyasztók és adataik védelmét, a munkavállalók jogainak garantálását, továbbá biztosítja az egyes piaci szereplők közötti esélyegyenlőséget; ennek kapcsán felhívja a figyelmet arra, hogy mennyire fontos az átjárhatóság a közlekedési ágazatban, mivel egységes megoldásokat tesz lehetővé a kisvállalkozások számára;
28. felhívja a tagállamokat, hogy mérlegeljék, szükség van-e nemzeti munkajogi törvényeik átdolgozására a digitális kornak megfelelően, figyelembe véve a közösségi gazdaság modelljeinek sajátosságait és az egyes tagállamok munkajogi törvényeit;
29. úgy véli, hogy a fenti cél teljesüléséhez a modellek konvergenciájára van szükség, amely a közvetítők és a szolgáltatók egyértelmű, következetes és átfedésektől mentes meghatározásán alapul; felszólít a felhasználók számára üzleti nyereséget nem termelő közvetítő platformok, illetve a szolgáltatót és az ügyfelet összekapcsoló (nyereségérdekelte) közvetítő platformok megkülönböztetésére a munkaadó-munkavállaló alá-fölé rendeltségi viszonyának meghatározásával vagy anélkül; javasolja, hogy annak elősegítése érdekében, hogy az összes fél eleget tehessen szociális, adózási és biztonsági kötelezettségeinek, valamint hogy a platformokat használó szolgáltatók – a fogyasztók védelme céljából – rendelkezzenek a megfelelő szakmai képesítéssel és alkalmassággal, a nemzeti hatóságoknak legyen lehetőségük bekérni az általuk szükségesnek ítélt információkat a közvetítő platformoktól; hangsúlyozza, hogy a meglévő visszajelzési és rangsorolási rendszerek is segítenek a közvetítőknek abban, hogy bizalmi viszonyt építsenek ki a fogyasztókkal, és hogy az adatokat a 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően kell kezelni;
30. úgy véli, hogy a közösségi gazdaság magas átláthatósági potenciálja lehetővé teszi a fuvarozási szolgáltatási műveletek jó nyomonkövethetőségét, összhangban a meglévő jogszabályok érvényesítésének céljával; kéri a Bizottságot, hogy tegyen közzé iránymutatásokat azzal kapcsolatban, hogy az uniós jog miként alkalmazandó a

különbéle típusú közösségi üzleti modellekre adott esetben a foglalkoztatás és a társadalombiztosítás területén fennálló szabályozási hiányosságok a nemzeti hatásköröket tiszteletben tartó orvoslása érdekében;

31. hangsúlyozza, hogy a szállítási vállalkozások között vannak olyan szolgáltatók is, amelyek nem közvetlenül szállítási szolgáltatásokat teljesítenek, ilyenek például a képzési szolgáltatók, jármű-bérbeadással foglalkozó cégek, workshopok és szolgáltató központok; megállapítja, hogy az ilyen szolgáltatók túlnyomó többségét kis- és középvállalkozások alkotják; felhívja a figyelmet arra, hogy szükséges az ilyen szolgáltatók igényeinek figyelembevétele a kis- és középvállalkozások fejlesztését támogató jogi intézkedések és befektetési programok megtervezése során;
32. ösztönzi a Bizottságot, hogy támogassa a fuvarozási ágazatban tevékenykedő kkv-kat abban, hogy kialakulhassanak ágazati csoportok ezen a területen, amelyekhez mind a fogyasztók, mind pedig más érintettek is csatlakozhatnak;
33. megjegyzi, hogy a közösségi gazdaság legtöbb szolgáltatója az Unión kívülről származik; úgy véli, hogy az Uniónak több innovatív induló vállalkozásra van szüksége a fuvarozási ágazatban, és ösztönzi az ilyen vállalkozások fokozott támogatását, és különösen azt, hogy fiatal vállalkozókat képezzenek e területen;
34. sajnálatosnak tartja, hogy a tagállamok eddig meglehetősen széttagolt választ adtak a közösségi gazdaság fejlődésére, amely bizonyos esetekben tökéletesen inkonzisztens az ágazat fejlődésében rejlő potenciállal és annak előnyeivel, illetve ellentétes a fogyasztók elvárásaival, és azon a véleményen van, hogy kívánatos ennek európai szintű, koordinált, globális megközelítése, amely kitér a fenntartható közösségi gazdasági üzleti modellekre is; tudomásul veszi, hogy a Bizottság praktikusán áll hozzá az „új gazdasághoz”, amit a közelmúltban kiadott közleménye is bizonyít, amelyben a közösségi gazdaságnak a jövőbeni növekedésben betöltött jelentőségét hangsúlyozza¹;
35. megjegyzi, hogy az új technológiák hatalmas potenciált jelentenek ahhoz, hogy az áruszállítási ágazatban új szolgáltatásnyújtási formák jelenjenek meg; elsősorban a drónok által nyújtott hatalmas lehetőségeket hangsúlyozza, ezek már most rendkívül hatékony eszközként működnek olyan helyzetekben, amikor nehéz körülmények közt kell dolgozni; hangsúlyozza továbbá, hogy az Európai Uniónak támogatnia kellene a legénység nélkül működő légi jármű tervezésében, előállításában és alkalmazásában érintett kis- és középvállalkozások jelentette potenciált;
36. úgy véli, hogy a közösségi modellek lényeges erőforrást jelentenek az Unió peremén elhelyezkedő, hegyvidéki és vidéki területek összeköttetéseinek fenntartható fejlesztése szempontjából, továbbá azok közvetett előnyeit élvezzi az idegenforgalmi ágazat is;
37. az a véleménye, hogy a jogszabályi követelményeknek arányosaknak kell lenniük a vállalkozás jellegével és a vállalat nagyságával; felveti azonban, hogy megalapozott-e továbbra is mentesíteni a könnyűgépjárműveket több uniós jogszabály alól, tekintve, hogy azok használata egyre elterjedtebb a nemzetközi fuvarozásban, és kéri a Bizottságot, hogy nyújtson be jelentést ennek gazdasági, környezeti és biztonsági

¹ COM(2016)0356

kihatásairól;

38. felszólít a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások, a tudományos kutatóintézetek, valamint a helyi és regionális hatóságok közötti egyeztetési struktúrák kialakítására a fenntartható városi és városközi mobilitás jobb megszervezése és annak érdekében, hogy választ tudjunk adni a többek között a kkv-k által nyújtott új szolgáltatások és termékek (pl. a háztól házig történő szállítás első és utolsó szakasza) megjelenésére, miközben a már működő tömegközlekedési hálózatokat jobb összehangoljuk az utasok szükségleteivel és elvárásaival; kéri, hogy az útinformációs és útvonal-tervezési szolgáltatásokba vegyék fel a kisvállalkozások által kínált mobilitási szolgáltatásokra vonatkozó információkat;
39. felszólít innovációs munkacsoportok kialakítására a „shareable cities” fogalmának teljes körű megvalósítása, valamint annak érdekében, hogy azok segítsenek a helyi, regionális és nemzeti szintű intézményeknek hatékony választ adni az új szolgáltatások és termékek megjelenésére;
40. hangsúlyozza a – például a nagy adathalmazokra, az integrált szolgáltatásokra stb. vonatkozó – célzott képzés jelentőségét abban, hogy a közlekedési vállalkozások hozzáadott értéket tudjanak teremteni a digitális világban; kéri ezért a szakemberek képzésének az új üzleti modellek által megkövetelt készségeknek és felkészültségnek megfelelő újragondolását, különösen a sofőröket illetően;
41. rámutat, hogy a fuvarozási ágazatban tevékenykedő kkv-k gyakran tartózkodnak a terjeszkedéstől a határokon átnyúló üzleti tevékenységekkel kapcsolatos fokozott kockázatok miatt, amelyek az egyes (tag)államok jogi rendszerei közötti eltérésekből erednek; felkéri a Bizottságot, hogy a tagállamok nemzeti, regionális és helyi hatóságaival együttműködve fejlesszen ki együttműködési és kommunikációs platformokat, a kkv-knak a különféle finanszírozási rendszerekkel, támogatásokkal és a nemzetközivé válással kapcsolatban nyújtott tanácsadás és képzés céljából; felkéri a Bizottságot, hogy a különböző uniós finanszírozási források közötti szinergiákkal összefüggésben még jobban használja ki a kkv-k jelenlegi támogatási programjait, és tegye azokat láthatóbbá a fuvarozási ágazat szereplőinek körében;
42. ösztönzi a helyi hatóságokat, hogy vállaljanak kötelezettséget a városi közlekedés szénmentesítésére vonatkozó, a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben megfogalmazott alapelvek teljesítésére, valamint buzdítja a piaci szereplőket, hogy a nulla kibocsátású szolgáltatások, valamint az igazgatási, üzemeltetési és forgalmazási tevékenységek fokozatos digitalizálása által kínált versenyelőnyök révén érjenek el előrelépést az új verseny- és működési környezetben;
43. felszólítja az Európai Bizottságot, a tagállamokat és a helyi önkormányzatokat, hogy mozdítsák elő a megosztáson alapuló gazdasághoz kapcsolódó újításokat, amelyeket az olyan közösségi gazdasági formák megjelenése is elősegít, mint a közös autóhasználat, a közös kerékpárhasználat, a megosztott teherszállítás, a taximegosztás, az autómegosztás, a háztól házig szállítás és ezeknek a tömegközlekedéssel való kapcsolódásai;
44. felkéri a Bizottságot, hogy a főigazgatóságai közötti fokozott együttműködés keretében kísérelje szoros figyelemmel a digitális gazdaság fejlődését és a digitális menetrend

jogalkotási kezdeményezéseinek a fuvarozási ágazatra gyakorolt hatásait;

45. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a szociális partnerekkel együttműködésben rendszeresen értékeljék a digitalizációnak a fuvarozási ágazatbeli munkahelyek számára és típusaira gyakorolt hatásait, valamint biztosítsák, hogy a foglalkoztatási és szociális politikák lépést tartsanak a fuvarozási munkaerőpiacot érintő digitalizációval;
46. ajánlja, hogy a közösségi gazdasági vállalkozások, valamint a fuvarozási ágazatban dolgozók keressenek olyan modelleket, amelyek keretében közös érdekek mentén együttműködhetnek, ahogyan például a biztosítás területén;
47. üdvözli a szociális partnerek által tárgyalások útján elért rugalmas munkaidőmodelleket, amelyek lehetővé teszik a munkavállalók számára a munka és a magánélet jobb összehangolását; hangsúlyozza ugyanakkor a munkaórákra és a vezetési és pihenési időkre vonatkozó kötelező szabályoknak való megfelelés nyomon követésének fontosságát, ami a fuvarozási ágazat digitalizálását követően várhatóan sokkal könnyebb lesz;
48. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

INDOKOLÁS

A vonatkozó statisztikai adatok hiánya miatt nehéz felmérni a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások valós helyzetét Európában. Ha magától értetődő is, hogy jelentőségük a szállítási módok szerint eltér (a közúti, folyami és tengeri szállítás fokozottan érintett, míg a vasúti és a légi szállítás kevésbé), nem tudható a pontos számuk, a foglalkoztatásban játszott szerepük vagy részesedésük az Unión belül megtermelt javakból.

„Fuvarozással foglalkozó vállalkozás” alatt az előadó azon vállalkozásokat érti, amelyek fuvarozási szolgáltatásokat nyújtanak akár utasok, akár áruk vonatkozásában. Az ipar és a kiegészítő szolgáltatások tehát nem képezik e jelentés tárgyát.

A fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások értékelése annál is inkább nehéz, mivel a szállítási mód, az ország, a szolgáltatás típusa és a működésük szerinti piac versenysztruktúrája alapján profiljuk igen különböző. Vannak családi vállalkozások, kkv-k, mikro-vállalkozások, kisiparosok vagy induló vállalkozások is. Többé-kevésbé jól beilleszkednek a mobilitás rendszerébe, de mindegyikük differenciált megközelítést tesz szükségessé. A kkv-k, amelyek bizonyos támogatásokat feltételező adminisztratív kategóriának felelnek meg, a piac jól körülhatárolt részében működnek, gyakran függnék nagyvállalatoktól, és nem feltétlenül törekednek exponenciális növekedésre. A meglehetősen más szemléletű induló vállalkozások (amelyekre viszont egyetlen adminisztratív meghatározást sem sikerül ráhúzni) többnyire egy ötletet felhasználva létrehozzák saját piacukat, nagyobb rugalmasságról tesznek tanúbizonyságot, és gyakran képesek a továbbfejlődésre nemzetközi téren is.

E vállalkozások mind döntő fontosságú szerepet játszanak a személy- és áruszállításban, megolajozva a történelmileg a „nagyok” által strukturált mobilitás gépezetét. A kisvállalkozások a helyi piac alaposabb ismeretének, az ügyfelekhez való közelségüknek és/vagy gyakran dinamizmusuknak és innovatív képességüknek köszönhetően javítják az egyéni személyszállítást, különösen a sűrűn lakott övezeteken belül a „végzetes utolsó kilométeren”. A peremterületeken, ahol a vasúti infrastruktúra vagy a tömegközlekedés megszervezése túl sokba kerülne, a lakosság bizonyos csoportjai számára hasonlóképpen a személygépkocsi az egyetlen lehetséges közlekedési eszköz.

A fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások tehát nélkülözhetetlenek az európai mobilitás szempontjából. Dúskálnak a tehetségekben, akiknek a kiteljesedésüket elősegítő környezetre van szükségük. Ez az a pont, ahol szabályozó teljesítheti, és teljesítenie is kell feladatát, nevezetesen hogy kialakítsa a lehető legkedvezőbb szabályozási, szociális és pénzügyi környezetet. A fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások így lehetőségekkel alakíthatják a jelenleg előttük álló számos kihívást, mindenekeelőtt az ikt-forradalmat.

Az információ és kommunikáció iránti igény jelentőségéből adódóan a fuvarozás természetes módon vált a digitális gazdaság és különösen a közvetítéssel foglalkozó platformok számára termékeny területté. A kisvállalkozások számára könnyen hozzáférhetővé vált új technológiák jelentős mértékben modernizálják a gazdaságot és a mobilitást (a járműhasználat optimalizálása, a költségek csökkentése, a szűk keresztmetszetek csökkentése, a szolgáltató/ügyfél egymásra találásának egyszerűsítése). Az említett platformok – elsősorban a közösségi gazdasághoz kapcsolódók – miközben a optimalizálják a kínálat kereslethez való hozzárendelését, hatalmas felfordulást okoznak. Mindez túlmegy a teljesítmény pusztán növelésén: a mobilitás teljes szerkezete átalakulóban van, kihívás elé állítva a már meglévő szereplőket, és létrejön a termelő-fogyasztók önmagát irányító rendszere (franciául:

consommateurs), amelyben megkérdőjeleződik az alkalmazott/munkaadó viszony. A digitális világ új szereplői azzal, hogy ellenőrzésük alatt tartják az ellátási lánc mindkét végét – ismerik az ügyfelek igényeit, egyúttal a megfelelő időpontban képesek az igényekhez igazított kínálat biztosítására – szert tudtak tenni a lánc többletértékének egy részére, ami felveti a használt infrastruktúrákba való beruházás kérdését, amely beruházást a nem virtuális gazdaság köz-és magánszférabeli szereplői támogatnak.

A kisvállalkozások előtt álló első kihívás arra vonatkozik, hogy képesek-e saját hasznukra fordítani a digitális átállást. Függetlenül attól, hogy ennek aktív szereplői-e vagy sem, végük van, ha nem alkalmazkodnak.

Másrészt a helyzet soha nem kedvezett ennyire az olyan fenntartható megoldások kidolgozásának, amelyek a fuvarozási infrastruktúrák korlátozott kapacitása ellenére lehetővé teszik, hogy környezetbarát válaszingedések szülessenek az egyre fokozódó mobilitási igényekre. Ezzel kapcsolatban ne felejtjük el, hogy annak ellenére, hogy az elmúlt tíz évben az európai gazdaság más ágazataiban átfogóan csökkent a kibocsátási szint, a közlekedési szektorban továbbra is nő. Jelenleg e szektor az Unió teljes kibocsátásának kb. negyedét adja. A felek éghajlatváltozás elleni küzdelemről szóló 21. konferenciája pusztán megerősítette, hogy a közlekedési ágazatnak a lehető leghamarabb ki kell vennie a részét a szén-dioxid-mentesített gazdaság felé tartó átmenetből. 2050-ben, azaz rövid időn belül a lakosság 80%-a városokban fog élni. A városi mobilitás jelentősége ennek következtében még nagyobb lesz, és elkerülhetlenné válik a multimodális, tiszta és integrált közlekedés kialakítása. A szabályozó szerepe itt is az ökológiai átállást ösztönző keret létrehozása lesz. Másként fogalmazva arról van szó, hogy a fenntartható közlekedést kifizetődőbb beruházássá kell tenni.

Tudnunk kell, hogy miközben mindez minden vállalatra vonatkozik, a szükséges erőfeszítések a kisvállalkozások számára igen gyakran nagyobb nehézségeket jelentenek.

Paradox módon a normatív keret, amelynek elő kellene segítenie a kialakuló helyzet lehető legjobb feltételek melletti kezelését, gyakran önmagában is problémát jelent, különösen a szigorúan, több – nemzeti, európai, globális – szinten szabályozott közlekedési ágazatban.

Manapság a jogalkalmazás különbözőségei és a nem megfelelő végrehajtás következtében a piac gazdasági és szociális torzulásai egyrészt továbbra is bevett gyakorlatnak számítanak, másrészt a kisvállalkozások még inkább megsínylik az egységes európai közlekedési térség hiányát. A szakmához való hozzáférés, amely az egyes országok között igen eltérő, a belföldi és külföldi illetőségű személyek számára nem mindig lehetséges egyenlő feltételek mellett. Miközben a biztonság minden fuvarozási tevékenység esetében nélkülözhetetlen cél, gyakran a piachoz való hozzáférést akadályozó eszközként használják fel. Egyértelműen egységesebb Európára van szükség e téren is.

Miközben új belépők tűnnek fel, a fuvarozási szolgáltatók meghatározásának jogbizonytalansága akadályt jelent a tisztességes verseny kialakításában, és visszafogja a kisvállalkozások sok ambícióját. Míg az alkalmazott egy európai bizottsági közlemény (COM(2002)694) meghatározása szerint olyan személy, aki egy másik személy irányítása mellett díjazás ellenében tényleges és valós munkát végez, addig az önfoglalkoztatás fogalma nem világos. Másrészt a jelenlegi szabályozás nehézkes volta a fuvarozási ágazat már működő szereplőit nehéz helyzetbe hozhatja az új belépők miatt kialakuló helyzet kezelése tekintetében.

Hozzá kell még tenni, hogy a kisvállalkozásoknak szóló európai vagy nemzeti állami

támogatásokhoz nem mindig könnyű a hozzáférés, és a határidők nem alkalmazkodnak az innovációs ciklusokhoz. Európának jobban figyelembe kell vennie a kisvállalkozásokat.

A fent leírtakra tekintettel az előadó megfogalmaz egy sor javaslatot, hogy a kisvállalkozások számára a sok kihívás egy sor lehetőséggé váljon.

- fel kell gyorsítani az egységes európai közlekedési térség kialakítását célzó erőfeszítéseket, megszüntetve a jogalkalmazás terén meglévő különbségeket (a könnyűgépjárművek mentességének felülvizsgálata, harc a versenyellenes gyakorlatokkal szemben, a szakmákhoz való hozzáférés és a vonatkozó ellenőrzések harmonizációja)
- ösztönözni kell a konvergenciát a hagyományos gazdaság és a platformok, köztük a közösségi gazdasági modellek között oly módon, hogy az kedvezzen az innovációnak, a fogyasztóvédelemnek és a tisztességes versenynek (olyan keret biztosítása, amelynek következtében a vállalkozások hozzájárulnak a fuvarozás társadalmi költségeihez és az infrastruktúrába való beruházáshoz)
- javítani kell a helyi hatóságok és a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások közötti egyeztetést a városi mobilitás fejlesztése érdekében, amely a jövőben teljes mértékben mentes lesz a szén-dioxidtól.

I. melléklet A jelentés elkészítését segítő, nyilvánosan terjesztett kérdőív

Az Európai Parlament saját kezdeményezésű jelentése a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások új lehetőségeiről, ideértve a közösségi gazdasági modelleket is

KONZULTÁCIÓ

„2015 novemberében az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága úgy határozott, hogy saját kezdeményezésű jelentést készít a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások új lehetőségeiről, ideértve a közösségi gazdasági modelleket is. A mobilitás terén működő tisztelt vállalkozók és szereplők! A téma előadójaként felkérem Önöket, hogy nyújtsák be javaslataikat arról, hogy vállalkozásaik hogyan készíthetők fel a legjobban az előttük álló kihívások kezelésére.”

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

európai parlamenti képviselő

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság alelnöke

az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság tagja

a hosszú távú beruházásokkal és az újraparositással foglalkozó közös munkacsoport elnöke

TÁJÉKOZTATÓ

E saját kezdeményezésű jelentés célja annak megállapítása, hogy milyen kihívások állnak az európai fuvarozás területén a kisvállalkozások előtt. Ennek alapján megoldásokra teszünk javaslatot versenyképességünk erősítése érdekében, egyúttal biztosítjuk a fuvarozás egész rendszerének fejlődését, valamint a valamennyi szereplőre vonatkozó játékszabályok koherens és fenntartható alakítását. A jelentés, amely sugalmazni szeretné a jogalkotók számára a kérdések kezelésének mikéntjét, a mobilitás terén szolgáltatásokat nyújtó kkv-kra és induló vállalkozásokra szorítkozik. A konzultáció tehát közvetlenül nem foglalkozik az iparral és az infrastruktúrával.

A jelentés végleges változatát idén szeptemberben kell elfogadni, az első tervezet április elejére készül el, az illetékes bizottság valamivel később még abban a hónapban foglalkozik vele. Véleményüket kérjük, hogy **február 29-ig** (idén lesz ilyen nap) küldjék el. A véleményeket és a pontosításokra vonatkozó kérdéseket az alábbi címre kell küldeni: dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Véleményükkel segítik a jelentés elkészítését, de azok tartalma nem kerül nyilvánosságra. Mindeközben az átláthatóság érdekében a hozzájárulók nevét feltüntetjük a jelentés végén.

Az alábbi indikatív kérdések segítenek válaszai strukturálásában. Ha a kérdések nem térnek ki egy olyan témára, amelyet meg kíván osztani velünk, kérjük, hogy erről a témáról is fejtse ki véleményét.

Brüsszel, 2016. január 29.

KÉRDÉSEK

1. Vállalkozása számára jelenleg melyek a legnagyobb kihívások?
2. Milyen mértékben digitalizálta eljárásait? Tevékenységei közül hány alapul az információs és kommunikációs technológiákon vagy függ e technológiáktól? Tevékenysége szempontjából mi a

- „big data” szerepe?
3. Milyen módon veszi figyelembe a fenntartható fejlődés célkitűzést és a legutóbbi demográfiai fejleményeket? (konkrétan a lakosság elöregedését és urbanizációját)
 4. Törekszik-e szolgáltatási internalizálására, és ezzel kapcsolatban milyen problémákba ütközik? A „feltörekvőnek” nevezett országok az Ön vállalkozása számára tekinthetők-e növekedési lehetőségeknek?
 5. Elsősorban melyik fuvarozási módozatban működik? Meglátása szerint e módozat mennyire merev túlzottan ahhoz, hogy lehetséges legyen a megfelelő piachoz való hozzáférés vagy a piacon való túlélés?
 6. Véleménye szerint a vállalkozókat megfelelően figyelembe veszik/kezelik Európában?
 7. Ön hogyan finanszírozza a vállalkozását? (állami támogatás, hitelgarancia, külső részvétel ...)? Ismeri Ön a kkv-k és az induló vállalkozások támogatását szolgáló különböző európai programokat? Kihaszználja e programokat? Miért?
 8. Ha induló vállalkozása van, kapott-e elegendő segítséget vállalkozása fejlődésének különböző szakaszaiban?
 9. Ha a közösségi gazdaságban működik:
 - a hatóságok hogyan reagáltak, amikor belépett a piacra? Milyen kapcsolatai vannak a „régiz gazdaság” vállalkozásaival?
 - elsősorban az adózás, a szociális jogok és a szociális biztonság tekintetében merülnek fel aggályok: mi erről a véleménye és mit javasol?
 10. Úgy látja-e, hogy kielégítő az a jogi környezet, amelynek keretében vállalkozása működik? (időben stabil, az (európai) országok között harmonizált, egyértelmű, igazodik a valós helyzethez, teljes)
 11. Az ön által felsorolt problémák megoldásához szükség van-e jobb/új szabályozásra? a hatályos szabályozás jobb alkalmazására? kevesebb szabályozásra? és milyen szinten? (helyi/nemzeti/európai)
 12. Hogyan látja a mobilitás jövőjét 5, 10, 20 év múlva? Saját vállalkozása tekintetében optimista Ön?

AZ ÖN ADATAI

- Vállalkozásának neve és cégneve:
- Székhely szerinti ország és azon országok, ahol üzleti tevékenységet folytat:
- Azon alkalmazottak/szolgáltatók száma, akikre épít a vállalat céljának megvalósítása során:
- A nyújtott szolgáltatás típusa:
- Fejlettségi szakasz:
- Forgalom és becsült érték:
- Kapcsolat (e-mail + telefon) és honlap/ profil a közösségi hálókön/ alkalmazás:

II. melléklet Az előadó az alábbi szereplőkkel vette fel a kapcsolatot

- Allied for Startups
- Avatar Logistics
- BlablaCar
- Captain Train
- Caisse des dépôts et des Consignations (Franciaország)
- Chambres de Métiers et de l'Artisanat (APCMA) (Franciaország)
- Európai Bizottság
- Drivr
- European Road Haulers Association (UETR)
- Fédération nationale des transports routiers (FNTR) (Franciaország)
- France Digitale
- Heetch
- Inland Navigation Europe (INE)
- LEO Express
- Mouvement des Entreprises de France (Medef)
- Taxis Bleus (Belgium és Franciaország)
- Taxis G7 (Franciaország)
- Uber
- International Association of Public Transport (UITP)

III. melléklet Az együttműködő szakértők jegyzéke

- Carlo Cambini, Politecnico di Torino, egyetemi docens
- Matthias Finger, professzor, az FSR – Transport igazgatója és a Network Industries, EPFL igazgatósági elnöke
- Gabriele Grea, Università Commerciale L. Bocconi, professzor
- Sampo Hietanen, a Maas Finland vezérigazgatója
- Juan José Montero Pascual, UNED Madrid, kutatásvezető

29.9.2016

VÉLEMÉNY A FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások új lehetőségeiről, ideértve az együttműködésre épülő üzleti modelleket
(2015/2349(INI))

A vélemény előadója: Elena Gentile

JAVASLATOK

A Foglalkoztatási és Szociális Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele az alábbi módosításokat:

- A. mivel a fuvarozási ágazat az elmúlt években a technológiai fejlődés, az új üzleti modellek és a digitalizáció révén jelentős átalakuláson ment keresztül, ami jelentős mértékben kihat a hagyományos üzleti modellekre, valamint a munkakörülményekre és a foglalkoztatásra az ágazatban; mivel, bár a fuvarozási ágazat megnyílt, a munkakörülmények a gazdasági válság és egyes esetekben a meglévő szabályozások nem megfelelő alkalmazása következtében sok esetben romlottak;
- B. mivel a fuvarozási ágazat nem csak közvetlen szállítási szolgáltatásokat nyújtó gazdasági szervezetekből áll, hanem kkv-kból is, amelyek olyan szolgáltatásokat nyújtanak, mint a szállítóeszközök szervizelése, alkatrész árusítás, a személyzet képzése, illetve járművek vagy felszerelések bérbeadása; mivel ezek a tevékenységek hatalmas munkahelyteremtő potenciált rejtenek magukban, többek közt a magasan képzett munkavállalók foglalkoztatása tekintetében is; mivel a fuvarozási ágazatra vonatkozó szakpolitikáknak a teljes értékláncot figyelembe kell venniük;
- C. mivel a Bizottság „A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend” című közleményében ((COM)2016/0356) rámutat, hogy a közösségi gazdaságon belüli rugalmas munkafeltételek bizonytalanságot szülnek az alkalmazandó jogok és a szociális védelem szintje terén, valamint hogy az önálló vállalkozók és a munkavállalók között egyre inkább elmosódnak a határok;
- D. mivel az uniós vállalkozások csupán 1,7%-a használja ki valóban teljes mértékben a korszerű digitális technológiákat, ezzel szemben 41%-uk egyáltalán nem használja azokat; mivel valamennyi ágazat digitalizációja kulcsfontosságú az uniós versenyképesség

fenntartása és fejlesztése szempontjából;

- E. mivel a kkv szektor különleges szerepet játszik a munkahelyteremtésben a fuvarozási, és különösen a közúti fuvarozási ágazatban, és mivel a kkv-k a szükséges beruházások finanszírozásához való hozzáférés tekintetében gyengébb pozícióban vannak, mint a nagyobb vállalatok, beleértve a hitelek és az európai uniós eszközökből folyósított támogatások hozzáférhetőségét is;
- F. mivel a közösségi gazdaságra jellemző rugalmasság és könnyű belépés munkalehetőségeket kínálhat a munkaerőpiacról hagyományosan kizárt csoportok, különösen a nők, a fiatalok és a migránsok számára;
- G. mivel az európai ágazati szociális partnerek attól tartanak, hogy a városokon belüli mobilitási piacokon tisztességtelen verseny alakul ki a „fuvardíj ellenében történő fuvarmegosztást szolgáló platformok” megjelenése miatt, amelyeket gyakran tisztességtelen piaci gyakorlatokkal hoznak összefüggésbe, így az adófizetés és a társadalombiztosítási hozzájárulások befizetésének elkerülésével, valamint a munkaügyi és szociális normák kijátszásával;
- H. mivel a fuvarozási szolgáltatások jó lehetőséget kínálnak az önálló vállalkozás elindításához, valamint előmozdítják a vállalkozói kultúra terjedését;
- I. mivel a legújabb vizsgálatok alapján az a tendencia van kibontakozóban, hogy a fuvarozási ágazatban a társadalombiztosítási járulékkal és a munkavállalói juttatásokkal kapcsolatos felelősséget egyre inkább az alvállalkozókra és az önálló vállalkozóként dolgozó sofőrökre hárítják; mivel fennáll a kockázata annak, hogy az önálló vállalkozóként dolgozó sofőröknek bizonytalan munkakörülményekkel kell szembenézniük, ezzel egy időben azonban terjed a színlelt önfoglalkoztatás¹;
- J. mivel a fuvarozási szolgáltatásokhoz kapcsolódó online platformok lehetőséget nyújthatnak az ügyfelek szolgáltatásokra vonatkozó megrendeléseire és a regisztrált vállalatok és munkavállalók által jelzett munkaerő-kínálat gyors összekapcsolására;
- K. mivel az OECD a minőségi munkahelyeket elengedhetetlen tényezőnek tekinti a nagyfokú egyenlőtlenség kezelésére és a társadalmi kohézió előmozdítására irányuló erőfeszítések vonatkozásában²;
- 1. hangsúlyozza, hogy olyan arányos szabályozási és igazgatási környezetre van szükség, amely ösztönzi a beruházásokat és a finanszírozáshoz való hozzáférést, ugyanakkor fenntartható növekedést és minőségi munkahelyeket biztosít a fuvarozással foglalkozó

¹ az Európai Bizottság megbízásából, az uniós közúti áru fuvarozási piac helyzetéről készült 2014-es tanulmány: „Task A: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union [Az Európai Unió közúti áru fuvarozási ágazatának szerkezetére vonatkozó adatgyűjtés és -elemzés] (2014. február 3.); <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² Mark Pearson, az OECD Foglalkoztatási, Munkaügyi és Szociális Igazgatósága igazgatóhelyettesének előadása az EMPL-ECON 2016. június 21-i, egyenlőtlenségekkel kapcsolatos meghallgatásán; <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

kisvállalkozásokon belül;

2. tudomásul veszi a közösségi gazdaság megjelenését a fuvarozási ágazatban a munka rugalmasabb formáit kínálva; hangsúlyozza, hogy a fuvarozási ágazaton belüli közösségi üzleti modelleket egy szélesebb körű vita során kellene megvitatni a tisztességes és átlátható versenyfeltételek megteremtése érdekében; fontosnak tartja a közösségi gazdaság fejlődésének előmozdítását célzó erőfeszítések stabil jogi keretének megteremtését;
3. megállapítja, hogy a fuvarozási ágazatban megnövekedett a részmunkaidőben foglalkoztatott munkavállalók, a kölcsönzött munkavállalók, illetve az önálló vállalkozóként tevékenykedők száma, valamint hogy az általános tendencia a rugalmasabb munkaszerződések irányába mutat; megjegyzi, hogy emiatt a közösségi gazdaság a fuvarozási ágazatban új lehetőségeket kínál a jövedelem kiegészítésére, továbbá a fiatalok (különösen az alkalmi munkát és rugalmas foglalkoztatási formákat kereső rétegek esetében) foglalkoztatására, a munka és a magánélet jobb összeegyeztethetőségére, valamint az alulfoglalkoztatottság és munkanélküliség csökkentésére; ugyanakkor rámutat, hogy bizonyos körülmények között ez a fejlemény bizonytalan foglalkoztatottsági helyzetet is eredményezhet; hangsúlyozza, hogy a rugalmas foglalkoztatást meglévő egészségügyi és biztonsági előírásoknak, valamint szociális védelmi intézkedéseknek kell szabályozniuk a hosszú távú társadalmi és pénzügyi hatások elkerülése érdekében, továbbá ki kell zárnia a potenciális kockázatokat, így a munkavállalók túlterhelését és a teljesítménnyel nem arányos fizetési szintek alkalmazását; ezért hangsúlyozza egyrészt a munkaerőpiaci rugalmasság, másrészt a gazdasági és szociális biztonság a munkavállalók számára való biztosításának szükségességét; hangsúlyozza, hogy a költségcsökkentés nem áthatja alá a munkakörülményeket vagy a foglalkoztatási normákat;
4. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a szociális partnerekkel együttműködésben rendszeresen értékeljék a digitalizációnak a fuvarozási ágazatbeli munkahelyek számára és típusaira gyakorolt hatásait, valamint biztosítsák, hogy a foglalkoztatási és szociális politikák lépést tartsanak a fuvarozási munkaerőpiacot érintő digitalizációval;
5. megjegyzi, hogy a digitális ágazat szakmai szolgáltatásokat, illetve csak szolgáltatókat és felhasználókat összekötő platformokat kínáló közvetítőket is magában foglal; ösztönzi a tagállamokat, hogy állapítsanak meg alsó határértékeket a szakmai szolgáltatásnyújtással járó és a nem szakmai, magánszemélyek közötti tevékenységeket magukban foglaló gazdasági tevékenységek közötti különbségtétel érdekében; hangsúlyozza, hogy míg az előbbieknél természetesen meg kell felelniük az adózási és társadalombiztosítási rendelkezéseknek, az utóbbiak szakmai használatát is szabályozni kell;
6. rámutat a közösségi gazdaság és a digitális egységes piac által a munkahelyteremtés és az inkluzív növekedés tekintetében a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozásokon belül kínált lehetőségekre; hangsúlyozza, hogy a közösségi gazdaság – akár csak bármely egyéb gazdaság – szereplőinek adót és társadalombiztosítási járulékot kell fizetniük, meg kell felelniük a foglalkoztatási és szociális jogszabályok előírásainak, valamint biztosítaniuk kell a fogyasztók védelmét; úgy véli, hogy a közösségi gazdaság magas átláthatósági potenciálja lehetővé teszi a fuvarozási szolgáltatási műveletek jó nyomonkövethetőségét, összhangban a meglévő jogszabályok érvényesítésének céljával; kéri a Bizottságot, hogy tegyen közzé iránymutatásokat azzal kapcsolatban, hogy az uniós jog miként

alkalmazandó a különféle típusú közösségi üzleti modellekre adott esetben a foglalkoztatás és a társadalombiztosítás területén fennálló szabályozási hiányosságok a nemzeti hatásköröket tiszteletben tartó orvoslása érdekében; felhívja a tagállamokat, hogy végezzenek megfelelő számú ellenőrzést, és szabálysértés esetén szabjanak ki szankciókat;

7. rámutat, hogy a fuvarozási ágazaton belüli pályafutás megkezdését viszonylag kevés dolog gátolja, valamint hogy ezért az ágazat jelentős lehetőségeket rejt magában a hosszú távú munkanélküliség leküzdése vonatkozásában;
8. hangsúlyozza, hogy a fuvarozási szolgáltatásokat nyújtóknak – a közösségi gazdaságban is – meg kell felelniük az egészségügyi és biztonsági előírásoknak és kötik őket a meglévő minimális biztonsági és társadalombiztosítási előírások, függetlenül üzleti vagy foglalkoztatási modelljüktől, legyen az „fuvardíj ellenében történő fuvarmegosztást szolgáló platform”, munkaerő-kölcsönzés keretében történő munkavégzés vagy bármely más modell;
9. kéri a tagállamokat, hogy a fuvarozási szolgáltatást kínáló online platformokra vonatkozó valamennyi jogszabályt és rendelkezést maradéktalanul hajtsák végre és érvényesítsék;
10. hangsúlyozza a munkaórákra, a vezetési és pihenési időkre vonatkozó kötelező szabályoknak való megfelelés nyomon követésének fontosságát a fuvarozási ágazatban; emlékeztet arra, hogy a közúti fuvarozásban használt menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU rendelet nem vonatkozik a 3,5 tonnánál kisebb tömegű járművekre (könnyű tehergépjárművek); hangsúlyozza, hogy e rendelettel összhangban az ellenőrzésnek a járművekbe szerelt digitális ellenőrző eszközök útján kell történnie; szorgalmazza a munka- és pihenő idők betartásának fokozottabb ellenőrzését; emlékeztet arra, hogy a munkavállalók tevékenységével összefüggő valamennyi feladat munkaidőnek tekintendő; ugyancsak hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a fuvarozási ágazatban tevékeny valamennyi személy vonatkozásában, foglalkoztatási státuszától függetlenül – legyen akár önálló vállalkozó, alvállalkozó, ideiglenes alkalmazott vagy szerződéses munkavállaló – ellenőrizzék a munkahelyi egészségvédelemmel és biztonsággal, ezen belül is a járművekben biztosított munkakörülményekkel kapcsolatos európai és nemzeti jogszabályok betartását;
11. üdvözli a szakszervezetek fontos szerepét, amelyek számos tagállamban együttműködnek a fuvarozási szolgáltatókkal annak érdekében, hogy szociális szempontból fenntarthatóvá tegyék a fuvarozási ágazat átalakítását; kiemeli a fuvarozási ágazaton belüli erős és független szociális partnerek, az európai és nemzeti szinten megvalósuló intézményesített társadalmi párbeszéd és a munkavállalók vállalati ügyekben való részvételének jelentőségét; ösztönzi a szociális partnereket, hogy a nemzeti jogszabályokkal és gyakorlatokkal összhangban kössenek kollektív szerződéseket valamennyi fuvarozási szolgáltatás vonatkozásában, mivel e szerződések hatékony eszközt jelentenek a tisztességes szociális és munkaügyi normák biztosítása terén; ösztönzi az ágazaton belüli kkv-kat, hogy hozzanak létre olyan egyesületeket vagy platformokat, amelyek ezzel kapcsolatban támogatást és folyamatos tájékoztatást nyújtanak számukra;
12. tudomásul veszi az annak kapcsán folytatott vitát, hogy egyes tagállamok minimumbért vezetnek be a területükön működő szállítmányozási vállalatok vonatkozásában; megjegyzi, hogy a Bizottság elnöke, Jean-Claude Juncker az Európai Parlament előtt

elmondott nyitóbeszédében megállapította, hogy „Uniónkban az azonos helyen végzett azonos munkát azonos módon kell javadalmazni”¹;

13. ajánlja, hogy a közösségi gazdasági vállalkozások, valamint a fuvarozási ágazatban dolgozók keressenek olyan modelleket, amelyek keretében közös érdekek mentén együttműködhetnek, ahogyan például a biztosítás területén;
14. felkéri a tagállamokat, hogy garantálják a tisztességes versenyt, a tisztességes munkafeltételeket és a szociális védelmet a fuvarozási ágazat valamennyi munkavállalója tekintetében, annak érdekében, hogy csökkentsék a bizonytalan foglalkoztatást ebben az átalakulóban lévő ágazatban, valamint hogy javítsák a meglévő szabályok és kollektív szerződések érvényesítését; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat a versenyellenes gyakorlatokkal szembeni fellépésre a fuvarozási ágazatban és a bevált gyakorlatok tekintetében való cseréjére; különösen felhívja a tagállamokat és a szociális partnereket, hogy vegyenek részt a be nem jelentett munka kezelésére szolgáló platformban; úgy véli, hogy a közösségi gazdaság, nyilvántartott elektronikus tranzakciók útján segítheti a tagállamokat az olyan gyakorlatok elleni fellépésben, amelyek tisztességtelen versenyt eredményezhetnek;
15. emlékeztet rá, hogy a Bíróság a „munkavállaló” fogalmát bizonyos kritériumok – így alárendeltségi viszony, javadalmazás és a munka jellege – által jellemzett foglalkoztatási viszony alapján határozta meg; e tekintetben üdvözli a Bizottság „A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend” című közleményét; kéri, hogy tegyenek nagyobb erőfeszítéseket a színlelt önfoglalkoztatás kezelése, a munkavállalók védelme és a vállalkozások számára az egyenlő versenyfeltételek megteremtése érdekében fuvarozási ágazatban;
16. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a fuvarozási ágazatban – az alkalmazó vállalat méretétől és típusától, a munkavégzés helyétől vagy a munkavégzés alapjául szolgáló szerződéstől függetlenül – minden munkavállaló számára garantáljanak tisztességes munkakörülményeket, ideértve a megfelelő szintű munkahelyi egészségvédelmet és biztonságot; hangsúlyozza a munkahelyi egészségvédelem és biztonság fontosságát, különösen a demográfiai változások és a fuvarozási ágazat munkavállalóinak nagyfokú mobilitása tükrében;
17. felhívja a figyelmet arra, hogy a fuvarozási ágazaton belül számos esetben fordul elő tisztességtelen verseny, amely gyakran a kis fuvarozási vállalkozásokat sújtja; emlékeztet arra, hogy a tisztességtelen verseny hozzájárulhat a munkakörülmények romlásához; kéri az illetékes hatóságokat, hogy megfelelő módon szankcionáljon minden ezzel kapcsolatos kötelességzegést;

¹ „Új kezdet Európa számára: a munkahelyteremtés, a növekedés, a méltányosság és a demokratikus változás programja – Politikai iránymutatás a hivatalba lépő következő Európai Bizottság számára; Nyitóbeszéd az Európai Parlament plenáris ülésén, Strasbourg, 2015. július 15.; Jean-Claude Juncker, az Európai Bizottság elnökjelöltje”, 7. o.; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>.

18. hangsúlyozza, hogy az alvállalkozói rendszeren keresztül nem szabad kijátszani a munkaügyi és foglalkoztatási normákat; ösztönzi a tagállamokat, hogy kövessék nyomon a helyzetet, és szükség esetén erősítsék meg az egyetemleges felelősségre vonatkozó jogszabályokat, illetve biztosítsák a meglévő szabályok megfelelő végrehajtását és érvényesítését;
19. üdvözli a szociális partnerek által tárgyalások útján elért rugalmas munkaidőmodelleket, amelyek lehetővé teszik a munkavállalók számára a munka és a magánélet jobb összehangolását; hangsúlyozza ugyanakkor a munkaórákra és a vezetési és pihenési időkre vonatkozó kötelező szabályoknak való megfelelés nyomon követésének fontosságát, ami a fuvarozási ágazat digitalizálását követően várhatóan sokkal könnyebb lesz;
20. hangsúlyozza a fuvarozási ágazatban a kis községekben, nehezen megközelíthető régiókban, továbbá a nagy agglomerációk peremén működő kkv-k különleges jelentőségét, amelyek a munkahelyükre, iskolába, boltokba vagy szolgáltató egységekbe igyekvő emberek közlekedését biztosítják különösen olyan helyzetekben, amikor a tömegközlekedési rendszer nem működik megfelelően;
21. hangsúlyozza a XXI. századi munkavállalói készségek – többek között a digitális készségek, a csapatmunka, a kritikus gondolkodás és a problémamegoldás – fontosságát a fuvarozási dolgozók számára az ágazatban végbemenő átalakulás és technológiai fejlődés szempontjából; hangsúlyozza, hogy a fuvarozási ágazatban a szociálisan fenntartható átalakítás és a helyzethez való alkalmazkodás sikerének kulcsa a munkavállalók képzésében rejlik; felhívja a szociális partnereket, valamint az oktatási és képzési intézményeket, hogy fejlesszenek ki erre vonatkozó készségekkel kapcsolatos stratégiákat és oktatási programokat a kis fuvarozási vállalkozások számára; a munkáltató feladatának tekinti, hogy megfelelően megismertesse a munkavállalókat az új technológiákkal, így például az IT- és a küldeménykövető alkalmazásokkal; hangsúlyozza, hogy ideiglenes szerződések esetében a közvetítő ügynökség köteles gondoskodni a munkaerő megfelelő felkészítéséről és képzéséről;
22. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat a fuvarozási ágazatban a szociális gazdasági modellek előmozdítására és e tekintetben a bevált gyakorlatokat cseréjére, mivel a szociális vállalkozások gazdasági válság idején bizonyítottan ellenállóbbak más üzleti modelleknél;
23. kéri a Bizottságot, hogy gyűjtsön megbízható adatokat a fuvarozási ágazaton belüli közösségi gazdasággal kapcsolatban, valamint hogy vizsgálja meg annak a munkakörülményekre gyakorolt hatásait.

**A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN
TARTOTT ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE**

Az elfogadás dátuma	26.9.2016
A zárószavazás eredménye	+: 35 -: 2 0: 9
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Laura Agea, Tim Aker, Guillaume Balas, Brando Benifei, Mara Bizzotto, Enrique Calvet Chambon, David Casa, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Thomas Händel, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Ádám Kósa, Kostadinka Kuneva, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Dominique Martin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Sofia Ribeiro, Maria João Rodrigues, Anne Sander, Jutta Steinruck, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer

ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

Az elfogadás dátuma	11.10.2016
A zárószavazás eredménye	+: 42 -: 3 0: 1
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Evžen Tošenovský
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Olle Ludvigsson