



Dokument z posiedzenia

A8-0304/2016

07.11.2016

SPRAWOZDANIE

w sprawie nowych możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym modeli biznesowych opartych na współpracy
(2015/2349(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Dominique Riquet

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	14
OPINIA KOMISJI ZATRUDNIENIA I SPRAW SOCJALNYCH	22
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	29

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie nowych możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym modeli biznesowych opartych na współpracy (2015/2349(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 5 ust. 3,
- uwzględniając dołączony do Traktatu o Unii Europejskiej Protokół (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności,
- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju¹,
- uwzględniając unijne zalecenie 2003/361/WE dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw,
- uwzględniając roczne sprawozdanie o europejskich MŚP 2014/2015,
- uwzględniając komunikaty Komisji pt. „Najpierw myśl na małą skalę» – program »Small Business Act« dla Europy” (COM(2008)0394) oraz „Przegląd programu »Small Business Act« dla Europy” (COM(2011)0078),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się” (COM(2016)0356),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016)0501),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie poprawy dostępu MŚP do finansowania²,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 maja 2015 r. w sprawie możliwości dla MŚP w związku z ekologicznym wzrostem gospodarczym³,
- uwzględniając instrument dla MŚP, inicjatywy INNO-SUP, COSME, „Twoja Europa – Biznes”, działanie pilotażowe „Szybka ścieżka do innowacji” (FTI) i sieć kontaktów przedsiębiorczości w ramach programu „Horyzont 2020”,
- uwzględniając dyrektywę w sprawie handlu elektronicznego (2000/31/WE) oraz

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

² Teksty przyjęte, P7_TA(2013)0036.

³ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0198.

- dyrektywę w sprawie usług (2006/123/WE),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Strategia jednolitego rynku cyfrowego dla Europy” (COM(2015)0192),
 - uwzględniając komunikat Komisji pt. „Usprawnianie jednolitego rynku: więcej możliwości dla obywateli i przedsiębiorstw” (COM(2015)0550),
 - uwzględniając instrument „Łącząc Europę” (ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.¹),
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A8-0304/2016),
- A. mając na uwadze, że małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) są motorem napędowym europejskiej gospodarki oraz że stanowią – na podstawie danych z 2014 roku – 99,8 % wszystkich przedsiębiorstw sektora niefinansowego i zapewniają dwie trzecie wszystkich miejsc pracy;
- B. mając na uwadze, że MŚP tworzące miejsca pracy w ciągu ostatnich lat zaliczały się głównie do sektora usług;
- C. mając na uwadze, że małe przedsiębiorstwa transportowe odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu prawidłowej mobilności w Europie, ale często napotykały trudności w uzyskaniu dostępu do rynku lub utrzymaniu się na nim, głównie z powodu istniejących na nim monopoli;
- D. mając na uwadze, że małe przedsiębiorstwa zapewniają wartość dodaną zwłaszcza w rejonach odizolowanych i gęsto zaludnionych dzięki doskonałej znajomości lokalnego rynku, bliskim kontaktom z klientem lub elastyczności w działaniu i zdolności do wprowadzania innowacji; mając ponadto na uwadze, że są one w stanie świadczyć zindywidualizowane usługi oraz przyczyniają się do zwalczania wykluczenia społecznego, do tworzenia miejsc pracy i działalności gospodarczej, do usprawnienia zarządzania mobilnością i rozwoju turystyki (gdzie usługi w zakresie mobilności są bezpośrednio związane z zapotrzebowaniem użytkowników na nowe produkty i doświadczenia);
- E. mając na uwadze, że zarówno zapotrzebowanie na transport osób i towarów, jak i warunki świadczenia usług transportowych, są w znacznym stopniu zróżnicowane oraz że ograniczenie mobilności nie wchodzi w grę;
- F. mając na uwadze, że organizacja transportu w dużych miastach oraz na drogach dojazdowych do nich powoduje powstawanie zatorów komunikacyjnych i korków, co stanowi znaczne obciążenie dla gospodarki; mając na uwadze, że MŚP w sektorze transportu stanowią ważne uzupełnienie sieci transportu publicznego w dużych miastach, szczególnie w godzinach, kiedy częstotliwość kursowania środków

¹ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129.

publicznego transportu jest bardzo niska, oraz na obszarach peryferyjnych bez należycie rozwiniętych usług transportu podmiejskiego;

- G. mając na uwadze, że z badania przeprowadzonego niedawno przez Komisję wynika, że 17 % europejskich konsumentów skorzystało z usług świadczonych w ramach gospodarki dzielenia się, a 52 % jest świadomych oferowanych usług tego rodzaju; mając na uwadze oczekiwania konsumentów poszukujących łatwo dostępnych i elastycznych form korzystania z usług transportowych przy zachowaniu ceny usługi adekwatnej do realnych kosztów jej świadczenia oraz łatwego dostępu do rezerwacji i bezpiecznej płatności za wykonaną usługę;
- H. mając na uwadze, że gospodarka dzielenia się w sektorze transportu może aktywnie wspierać rozwój zrównoważonych form mobilności; mając na uwadze, że samoregulacja nie zawsze stanowi rozwiązanie, i że niezbędne są odpowiednie ramy regulacyjne;
- I. mając na uwadze, że konieczność zapewnienia zrównoważonego rozwoju i rewolucja w dziedzinie technologii informacyjno-komunikacyjnych stworzyły niespotykane dotychczas możliwości i wyzwania dla przedsiębiorstw, niezależnie od ich wielkości, pod względem reagowania na rosnący popyt na zrównoważoną mobilność w ramach ograniczeń wynikających z niedostatecznie rozwiniętej infrastruktury;
- J. mając na uwadze, że wykładniczy wzrost nasycenia inteligentnymi urządzeniami mobilnymi oraz powszechny dostęp do szerokopasmowego internetu o dużej przepustowości umożliwiły stworzenie nowych narzędzi cyfrowych zarówno dla podmiotów świadczących usługi transportowe, jak i klientów, przez co zmalały koszty transakcji oraz znaczenie fizycznej lokalizacji usługodawców, którzy mogą korzystać z powszechnej łączności w celu świadczenia usług na poziomie nie tylko regionalnym, ale i globalnym, w tym za pośrednictwem sieci cyfrowych oraz z obszarów oddalonych;
- K. mając na uwadze, że sektor transportu przeszedł w ostatnich latach istotne przemiany w wyniku postępu technologicznego, nowych modeli biznesowych oraz digitalizacji, co wywarło znaczny wpływ na tradycyjne modele biznesowe oraz warunki pracy i zatrudnienia w tym sektorze; mając na uwadze, że, z jednej strony, sektor transportu stał się otwarty, zaś z drugiej, warunki pracy w wielu przypadkach pogorszyły się z powodu kryzysu gospodarczego i niekiedy niewystarczającego poziomu wdrożenia obowiązujących przepisów;
- L. mając na uwadze, że sektor transportu obejmuje nie tylko podmioty świadczące bezpośrednio usługi transportowe, ale także MŚP oferujące usługi takie jak serwisowanie środków transportu, sprzedaż części zamiennych, szkolenie personelu czy wynajem pojazdów i sprzętu; mając na uwadze, że z działalnością tą wiąże się ogromny potencjał tworzenia miejsc pracy, w tym zatrudnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników; mając na uwadze, że polityka w sektorze transportu powinna brać pod uwagę interesy całego łańcucha wartości;
- M. mając na uwadze, że jedynie 1,7 % przedsiębiorstw w UE w pełni wykorzystuje zaawansowane technologie cyfrowe, a 41 % wcale z nich nie korzysta; mając na uwadze, że jeśli UE ma utrzymać i zwiększyć swoją konkurencyjność, kluczowe znaczenie ma cyfryzacja wszystkich sektorów;

- N. mając na uwadze, że elastyczność i łatwość wejścia na rynek leżące u podstaw gospodarki dzielenia się mogą zapewnić możliwość zatrudnienia grupom tradycyjnie wykluczonym z rynku pracy, w szczególności kobietom, ludziom młodym i migrantom;
- O. mając na uwadze, że usługi transportowe mogą stanowić dobry sposób na rozpoczęcie działalności na własny rachunek i wspierać kulturę przedsiębiorczości;
- P. mając na uwadze, że internetowe platformy usług transportowych mogą dostarczyć możliwości sprawnego pogodzenia z jednej strony usług poszukiwanych przez konsumentów, a z drugiej strony miejsc pracy oferowanych przez zarejestrowanych przedsiębiorstw lub pracowników;
- Q. mając na uwadze, że według OECD wysokiej jakości praca jest niezbędnym czynnikiem w staraniach służących rozwiązaniu problemu wysokiego poziomu nierówności i w promowaniu spójności społecznej;

I. Wyzwania dla małych przedsiębiorstw transportowych

1. uważa, że przedsiębiorstwa transportowe stawiają czoła poważnym wyzwaniom w celu reagowania na rosnące zapotrzebowanie na mobilność w warunkach ograniczeń infrastrukturalnych i coraz większych wymogów środowiskowych; zaznacza, że chociaż wszystkie przedsiębiorstwa transportowe odczuwają presję, by w ramach COP21 zapewnić bezpieczne, zrównoważone, szczególnie konkurencyjne i odpowiedzialne pod względem środowiskowym rozwiązania, które jednocześnie ograniczą zatępienie komunikacyjne, to małym przedsiębiorstwom jest trudniej stawić czoła tym wyzwaniom i jest to dla nich bardziej kosztowne;
2. podkreśla, że zbyt częste zmiany norm dotyczących emisji spalin przez pojazdy mogą spowodować szczególne trudności dla małych przedsiębiorstw transportowych, zważywszy na okresy amortyzacji ich flot pojazdów;
3. zwraca uwagę na złożony charakter sektora transportu, który cechuje wielopoziomowe zarządzanie (na szczeblu lokalnym, krajowym, europejskim i globalnym) w dużej mierze nadal podzielone ze względu na rodzaj transportu; zauważa, że sektor ten podlega rygorystycznym uregulowaniom, zwłaszcza w kwestii dostępu do zawodu, przedmiotowej działalności, a także rozwoju usług transportowych, korzystania z nich i obrotu nimi (wyłączne prawa, ograniczenie liczby licencji) oraz subsydiowania; podkreśla, że ochrona i bezpieczeństwo mają fundamentalne znaczenie dla sektora transportu, jednak ubolewa nad faktem, że kwestie te są czasami wykorzystywane jako pretekst do tworzenia sztucznych barier;
4. wzywa państwa członkowskie, by położyły kres nadmiernej regulacji, która jest często powiązana z odruchem obronnym korporacji zawodowych i prowadzi do fragmentacji, złożoności i braku elastyczności rynku wewnętrznego, co pogłębia nierówności; uważa, że wskazane byłoby, aby państwa członkowskie nie szukały licznych rozwiązań kwestii legalności platform internetowych i aby tym samym unikały nieuzasadnionych i jednostronnych środków ograniczających; wzywa państwa członkowskie, aby stosowały się do postanowień dyrektywy w sprawie handlu elektronicznego (2000/31/WE) i dyrektywy w sprawie usług (2006/123/WE) oraz aby w pełni wdrażały te postanowienia; uważa, że swobodny przepływ usługodawców i swoboda

przedsiębiorczości, określone odpowiednio w art. 56 i 49 TFUE, są niezbędne do osiągnięcia europejskiego wymiaru usług, a przez to rynku wewnętrznego;

5. podkreśla, że z powodu obecnego braku niepewności prawa co do definicji „usługodawcy” w sektorze transportu nie jest możliwe zapewnienie uczciwej konkurencji, a także wyraża ubolewanie w związku z trudnościami, jakie napotyka wiele małych przedsiębiorstw w uzyskiwaniu dostępu do rynku krajowego i międzynarodowego oraz w opracowywaniu lub oferowaniu nowych usług; podkreśla fakt, że powyższy stan rzeczy utrudnia dostęp MŚP do tego sektora;
6. jest zdania, że należy zmienić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009, aby rozwiązać kwestię poważnych zakłóceń, jakie wystąpiły na krajowych rynkach transportowych wielu państw członkowskich po jego wprowadzeniu;
7. z zadowoleniem przyjmuje możliwości oferowane przez małe przedsiębiorstwa transportowe i nowe modele biznesowe oparte na współpracy, jednocześnie ubolewając nad istnieniem praktyk antykonkurencyjnych spowodowanych niejednakowym stosowaniem zasad UE w państwach członkowskich, w szczególności w zakresie wynagrodzeń i systemów zabezpieczenia społecznego, co może prowadzić do poważnych zakłóceń, takich jak dumping społeczny, i do wyzwań związanych z bezpieczeństwem;
8. wzywa Komisję i państwa członkowskie do lepszego egzekwowania prawa; uważa, że wszelka zmiana prawodawstwa dotyczącego warunków socjalnych i warunków pracy musi przebiegać z poszanowaniem wszystkich podstawowych wolności w UE oraz nie może ograniczać uczciwej konkurencji opartej na obiektywnej przewadze konkurencyjnej ani nakładać żadnych nowych obciążeń administracyjnych czy dodatkowych kosztów na małe przedsiębiorstwa transportowe;
9. stwierdza, że małe przedsiębiorstwa transportowe muszą inwestować nie tylko po to, aby działać zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa, ale także po to, by utrzymać konkurencyjność (np. poprzez skupienie się na nowych technologiach); ubolewa nad faktem, że w przeciwieństwie do dużych firm dostęp do kredytów i finansowanie rynkowe tych przedsiębiorstw pozostają ograniczone pomimo środków luzowania ilościowego, podczas gdy z drugiej strony publiczna pomoc finansowa, zwłaszcza europejska, jest rzadko uruchamiana z powodu zbyt skomplikowanych i długich procedur administracyjnych; podkreśla znaczenie upowszechniania wiedzy i świadczenia pomocy wnioskodawcom będącym małymi przedsiębiorstwami w ramach Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego;
10. zauważa, że w kontekście coraz powszechniejszej urbanizacji transport powinien być zorganizowany w sposób bardziej zintegrowany, zdigitalizowany i multimodalny oraz że ośrodki miejskie mają coraz częściej do odegrania centralną rolę w organizacji zrównoważonej mobilności; podkreśla rosnący wpływ aplikacji do planowania podróży multimodalnych oraz znaczenie, jakie dla małych przedsiębiorstw ma znalezienie się w wykazie dostępnych aplikacji i portfeli usług transportowych; zaznacza, że powszechny dostęp do internetu sprzyjałby udostępnianiu transportu i lepszemu planowaniu podróży;

11. zauważa, że w związku z trudnościami ekonomicznymi i brakiem środków na utrzymanie „kapilarnej sieci” transportu w wielu regionach, zwłaszcza tych gorzej skomunikowanych i słabo zaludnionych, dochodzi do licznych przypadków zamknięcia linii o drugorzędym znaczeniu; uważa, że pojawienie się modeli biznesowych opartych na współpracy nie może w żaden sposób uzasadniać rezygnacji z usług transportu publicznego w tych regionach;
12. podkreśla szczególne znaczenie dla mobilności miejskiej wypożyczalni lekkich pojazdów takich jak rowery czy skutery; zauważa, że zdecydowana większość takich podmiotów operuje w sektorze MŚP; zachęca aby potencjał tych podmiotów w procesie zwiększania poziomu mobilności miejskiej oraz kształtowania efektywnego energetycznie i zasobooszczędnego transportu w miastach był częściej uwzględniany;
13. wzywa państwa członkowskie i Komisję do rozważenia możliwości tworzenia grup małych przedsiębiorstw transportowych, co ułatwiłoby rozwój partnerstwa między takimi przedsiębiorstwami i pomogłoby klientom w lokalizowaniu odpowiadających ich potrzebom usług świadczonych przez małe przedsiębiorstwa transportowe;
14. wzywa Komisję, aby przy ustalaniu wytycznych w tym zakresie uwzględniała trudności związane z wdrażaniem modeli biznesowych opartych na współpracy w obrębie środowisk wiejskich i pozamiejskich;
15. stwierdza, że optymalizacja wykorzystania pojazdów i infrastruktury jest możliwa dzięki rozwojowi modeli biznesowych opartych na współpracy, co z kolei pomaga w bardziej zrównoważony sposób zaspokoić zapotrzebowanie na mobilność; zauważa, że rosnące wykorzystywanie danych generowanych przez użytkowników może powodować tworzenie wartości dodanej w łańcuchu transportowym; podkreśla jednak, że koncentracja danych w rękach zaledwie kilku platform pośrednictwa mogłaby mieć niekorzystny wpływ zarówno na sprawiedliwy podział dochodów, jak i na zrównoważony udział w inwestycjach infrastrukturalnych i w innych istotnych kosztach, co ma bezpośredni wpływ na MŚP;
16. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że platformy pośrednictwa zapoczątkowały ideę wzajemnego kwestionowania swoich pozycji, pozycji dotychczasowych graczy rynkowych i struktur korporacji zawodowych, a także podważania istniejących monopolii i zapobiegania powstawaniu nowych; podkreśla, że sprzyja to powstaniu rynku ukierunkowanemu w dużo większym stopniu na zaspokajanie popytu konsumpcyjnego i skłaniającemu państwa członkowskie do ponownego zastanowienia się nad strukturą rynku; zaznacza jednak, że jeżeli nie powstaną odpowiednie i jasne ramy prawne, platformy pośrednictwa – charakteryzujące się modelem działania, w którym „zwycięzca bierze wszystko” – doprowadzą do powstania monopolii i zaszkodzą różnorodności tkanki gospodarczej;
17. zwraca uwagę na możliwości i wyzwania (np. małe przedsiębiorstwa mogłyby powstać również w tych nowych dziedzinach) wynikające z rozwoju pojazdów zintegrowanych z siecią i samosterujących (samochody, statki, drony, system jazdy w kolumnie pojazdów); w związku z tym wzywa Komisję do przedstawienia planu działania dotyczącego pojazdów zintegrowanych z siecią i samosterujących oraz do opracowania analizy potencjalnych skutków, jakie powszechne wykorzystanie tej technologii może mieć dla europejskiego sektora transportu, szczególnie dla MŚP;

II. Zalecenia: jak wyzwania przekształcić w możliwości

18. zachęca, by nie ustawać w wysiłkach na rzecz ukończenia budowy jednolitego europejskiego obszaru transportu; uważa, że wszystkie regulacje nakładające nowe wymagania na małe przedsiębiorstwa, zwłaszcza w kwestiach podatkowych, socjalnych i środowiskowych, powinny być proporcjonalne, proste i jasne, nie powinny hamować ich rozwoju, za to powinny odzwierciedlać w razie konieczności specyfikę regionalną i krajową różnych państw członkowskich; jest zdania, że takim regulacjom muszą towarzyszyć odpowiednie zachęty (o charakterze regulacyjnym i/lub finansowym);
19. uważa, że ukierunkowanie wysiłków na utworzenie skoordynowanego i zintegrowanego europejskiego systemu mobilności jest najlepszą metodą, aby odpowiednio zintegrować wszystkie przedsiębiorstwa oferujące usługi z wykorzystaniem wszystkich rodzajów transportu w ramach wspólnego dynamicznego procesu, w którym digitalizacja i promocja innowacji realizowana przez sam sektor transportu jest najlepszym sposobem na zagwarantowanie klientom jednego spójnego systemu, a osobom zatrudnionym lepszej pozycji umożliwiającej pozyskiwanie wartości;
20. zauważa, że poziom dostosowania usług oferowanych przez MŚP w sektorze transportu nie zawsze w wystarczającym stopniu uwzględnia potrzeby osób niepełnosprawnych i osób starszych; zachęca, aby wszelkie narzędzia i programy ukierunkowane na wsparcie tych podmiotów uwzględniały konieczność jak najlepszego dostosowania usług transportowych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
21. zaznacza, że w obliczu braku inwestycji w infrastrukturę koszty powinny ponosić wszystkie podmioty odnoszące korzyści z korzystania z tej infrastruktury, z pełnym uwzględnieniem wszystkich istniejących już podatków i opłat transportowych oraz negatywnych skutków dla środowiska i zdrowia; w odniesieniu do transportu drogowego podkreśla znaczenie internalizacji negatywnych efektów zewnętrznych oraz przeznaczania przychodów na cele związane z korzystaniem z infrastruktury transportowej, w tym transgranicznej; uważa jednak, że może to powodować szczególne problemy dla małych przedsiębiorstw, również w regionach najbardziej oddalonych, co należy mieć na uwadze w pierwszej kolejności;
22. przypomina, że Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych został ustanowiony w celu wspierania wysoce innowacyjnych projektów opartych na potrzebach rynkowych, i w związku z tym uznaje go za instrument mający zasadnicze znaczenie dla MŚP działających w sektorze transportu w kwestii opracowywania nowych rozwiązań z zakresu mobilności; wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyspieszenia wdrażania funduszu i zwiększenia pomocy dla MŚP oraz przedsiębiorstw typu start-up przygotowujących tego typu projekty;
23. zachęca Komisję i państwa członkowskie do podjęcia odpowiednich działań w celu zwalczania praktyk antykonkurencyjnych dużych, zintegrowanych grup, aby uporać się z dyskryminacją i ograniczeniami w dostępie do rynku niezależnie od wielkości czy rodzaju przedsiębiorstwa, zwłaszcza w odniesieniu do nowych modeli biznesowych; wzywa do dialogu i poprawy stosunków – głównie na nowych i potencjalnych rynkach – między przewoźnikami a podmiotami zamawiającymi oraz do rozwiązania problemu pozornego samozatrudnienia;

24. zachęca do włączania MŚP w projekt budowy zintegrowanego europejskiego systemu biletowego; zauważa, że skuteczność takiego systemu będzie uzależniona od objęcia nim jak największej liczby firm i podmiotów oferujących usługi transportowe; zauważa, że proces wymiany informacji i doświadczeń między dużymi operatorami a MŚP może przynieść efekt synergii, niezwykle korzystny dla projektowania efektywnej sieci transportu w Europie;
25. z myślą o zwiększeniu przejrzystości wzywa do przeglądu i harmonizacji zasad dostępu do zawodów i działalności regulowanych w Europie oraz kontroli dotyczących tych zawodów, aby nowe podmioty gospodarcze i usługi związane z platformami cyfrowymi, a także gospodarka dzielenia się mogły rozwijać się w środowisku przyjaznym przedsiębiorczości, obejmującym większą przejrzystość zmian w ustawodawstwie, oraz współistnieć z tradycyjnymi podmiotami gospodarczymi w warunkach zdrowej konkurencji; dostrzega pozytywne skutki działalności prowadzonej przez podmioty w ramach gospodarki dzielenia się pod względem tworzenia nowych miejsc pracy dla młodych ludzi wchodzących na rynek pracy i osób pracujących na własny rachunek;
26. wzywa Komisję do niezwłocznego opublikowania planu działania dotyczącego uwolnienia danych na temat transportu finansowanego ze środków publicznych oraz wprowadzenia zharmonizowanych norm dotyczących interfejsów danych o transporcie i interfejsów programowania w związku z transportem, aby pobudzać innowacje związane z przetwarzaniem dużych ilości danych i świadczenie nowych usług transportowych;
27. uznaje, mając na względzie rozwój gospodarki dzielenia się, że rozwiązaniem nie są ani regulacje sektorowe, ani regulacje ukierunkowane wyłącznie na platformy i że system mobilności należy ujmować w przyszłości jako jedną całość; wzywa do ustanowienia unowocześnionych, multimodalnych ram regulacyjnych, które wspierałyby innowacyjność i konkurencyjność, ochronę konsumentów i ich danych oraz praw pracowniczych, a także zapewniałyby równe warunki działania różnych podmiotów; w związku z tym zwraca uwagę na ważne znaczenie interoperacyjności w sektorze transportowym, ponieważ umożliwia ona małym przedsiębiorstwom jednolite rozwiązania;
28. wzywa państwa członkowskie, aby dokonały oceny konieczności dostosowania krajowych przepisów prawa pracy do epoki cyfrowej, z uwzględnieniem cech modeli gospodarki dzielenia się i odpowiednich przepisów prawa pracy każdego z państw członkowskich;
29. uważa, że ten cel wymaga konwergencji modeli opartej na czytelnej, spójnej i pozbawionej powielonych elementów definicji pośredników i usługodawców; apeluje o dokonanie rozróżnienia między tymi platformami pośrednictwa, które nie przynoszą ich użytkownikom zysków handlowych, a tymi, które umożliwiają kontakt dostawcy usługi (czerpiącego zysk) i klienta, niezależnie od tego, czy między usługodawcą a platformą zachodzi relacja pracodawca-pracownik; sugeruje, aby – w celu ułatwienia wywiązywania się przez wszystkie strony ze zobowiązań podatkowych i zobowiązań dotyczących zabezpieczenia społecznego oraz w celu zagwarantowania kompetencji i należytych kwalifikacji usługodawców korzystających z platform (tak aby zapewnić

ochronę konsumentów) – organy krajowe miały prawo występowania do platform pośrednictwa o informacje, które uznają za niezbędne; podkreśla, że istniejące już systemy opinii i ocen również pomagają pośrednikom budować zaufanie w relacjach z klientami oraz że uzyskane w ten sposób dane powinny być przetwarzane zgodnie z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady;

30. uważa, że wysoki potencjał przejrzystości gospodarki dzielenia się umożliwi sprawne śledzenie świadczonych usług transportowych zgodnie z celem egzekwowania obowiązujących przepisów; wzywa Komisję, by opublikowała wytyczne w sprawie sposobu stosowania prawa UE do poszczególnych modeli prowadzenia działalności w ramach gospodarki dzielenia się w celu wypełnienia, w razie konieczności, luk regulacyjnych w dziedzinie zatrudnienia i zabezpieczenia społecznego z poszanowaniem kompetencji krajowych;
31. podkreśla, że do przedsiębiorstw transportowych zaliczają się także podmioty nieświadczące wprost usług transportowych, takie jak podmioty oferujące usługi szkoleniowe, wypożyczalnie pojazdów oraz warsztaty i punkty serwisowe; zauważa, że zdecydowana większość tych podmiotów działa w sektorze MŚP; wzywa do uwzględnienia potrzeb tych podmiotów przy projektowaniu rozwiązań prawnych i programów inwestycyjnych mających na celu wspieranie rozwoju MŚP;
32. zachęca Komisję do wspierania MŚP działających w sektorze transportu w zakresie tworzenia w tym obszarze klastrów otwartych zarówno dla konsumentów, jak i dla innych zainteresowanych podmiotów;
33. zwraca uwagę, że większość usługodawców w gospodarce dzielenia się pochodzi spoza UE; uważa, że UE musi opracować więcej innowacyjnych przedsiębiorstw typu start-up w sektorze transportu, i zachęca do większego wsparcia dla takich firm, zwłaszcza w zakresie szkolenia młodych przedsiębiorców w tej dziedzinie;
34. ubolewa, że odpowiedź państw członkowskich na rozwój gospodarki dzielenia się była jak dotąd bardzo fragmentaryczna, a w niektórych przypadkach zdecydowanie nieadekwatna do potencjału i korzyści płynących z rozwoju tego sektora, a także sprzeczna z oczekiwaniami konsumentów, ponadto uważa, że pożądane jest skoordynowane i całościowe podejście na szczeblu europejskim, obejmujące kwestie związane z modelami biznesowymi opartymi na współpracy; odnotowuje rozsądne podejście Komisji do tego „nowego modelu biznesowego” określone w niedawnym komunikacie, w którym położono szczególny nacisk na znaczenie gospodarki dzielenia się dla wzrostu gospodarczego w przyszłości¹;
35. zauważa ogromny potencjał nowych technologii dla powstawania nowych form świadczenia usług w sektorze transportu towarów; szczególnie podkreśla ogromne możliwości związane z dronami, które już teraz stanowią bardzo skuteczne narzędzie pracy w trudnych warunkach; podkreśla, że UE powinna wspierać potencjał MŚP zajmujących się projektowaniem, produkcją i wykorzystaniem dronów;
36. uważa, że modele biznesowe oparte na współpracy stanowią ważny wkład w zrównoważony rozwój połączeń w rejonach peryferyjnych, górskich i wiejskich oraz że

¹ (COM(2016)0356)

przynoszą one pośrednio korzyści sektorowi turystycznemu;

37. jest zdania, że wymogi prawne powinny być proporcjonalne do charakteru prowadzonej działalności i wielkości przedsiębiorstwa; ma jednak wątpliwości co do tego, czy zwolnienie lekkich pojazdów dostawczych ze stosowania szeregu europejskich przepisów jest wciąż uzasadnione, biorąc pod uwagę rosnące wykorzystywanie tych pojazdów w międzynarodowym transporcie towarów, a także zwraca się do Komisji o przedstawienie diagnostycznego sprawozdania na temat konsekwencji gospodarczych oraz wpływu na środowisko i bezpieczeństwo;
38. wzywa do ustanowienia struktur współpracy między małymi przedsiębiorstwami transportowymi, ośrodkami badań naukowych oraz władzami lokalnymi i regionalnymi w celu lepszego zorganizowania zrównoważonej mobilności w miastach i między miastami, aby skutecznie reagować na pojawianie się nowych usług i produktów, łącznie z oferowanymi przez MŚP (np. pierwszy i ostatni etap usługi transportowej „od drzwi do drzwi”), a także do lepszego dostosowania istniejących sieci transportu publicznego do potrzeb i oczekiwań pasażerów; domaga się włączenia informacji na temat usług w zakresie mobilności oferowanych przez małe przedsiębiorstwa do usług informowania o podróżach i planowania podróży;
39. wzywa do tworzenia grup zadaniowych ds. innowacji, aby umożliwić pełne wdrożenie koncepcji „wspólnych miast” i wspomóc władze lokalne, regionalne i krajowe w skutecznym reagowaniu na pojawianie się nowych usług i produktów;
40. podkreśla znaczenie ukierunkowanych szkoleń (np. dotyczących dużych zbiorów danych, usług zintegrowanych itp.) dla wsparcia przedsiębiorstw transportowych w wytwarzaniu wartości dodanej ze sfery cyfrowej; apeluje zatem o dostosowanie sposobu szkolenia profesjonalistów zgodnie z umiejętnościami i kwalifikacjami, których wymagają nowe modele biznesowe, w szczególności w celu rozwiązania problemu niedoboru pracowników, zwłaszcza kierowców;
41. zwraca uwagę, że MŚP działające w sektorze transportu często powstrzymują się przed poszerzaniem zakresu działalności ze względu na większe zagrożenia związane z działalnością transgraniczną, które wynikają z rozbieżności między systemami prawnymi w różnych państwach (członkowskich); wzywa Komisję, aby w porozumieniu z organami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi państw członkowskich rozwijała platformy współpracy i komunikacji w celu oferowania MŚP doradztwa i szkoleń na temat różnych systemów finansowania, dotacji i umiędzynarodowienia; zwraca się do Komisji, by w większym stopniu wykorzystywała istniejące programy wspierania MŚP i szerzej informowała o nich podmioty działające w sektorze transportu w kontekście synergii między różnymi funduszami UE;
42. zachęca władze lokalne do czynnego zaangażowania na rzecz przestrzegania zasad obniżania emisyjności transportu miejskiego zawartych w białej księdze w sprawie transportu a podmioty rynkowe do działania w obrębie nowych ram konkurencyjności i działalności, co zapewni im przewagę konkurencyjną w postaci oferowania usług transportowych o zerowej emisji oraz dalszej cyfryzacji ich struktur zarządzania, działalności i udostępniania na rynku;
43. wzywa Komisję, państwa członkowskie i władze lokalne, by wspierały innowacje w

d dziedzinie gospodarki dzielenia się, którym z kolei będzie sprzyjać pojawienie się modeli biznesowych opartych na współpracy, a należą do nich między innymi: współdzielenie samochodu, współdzielenie roweru, wspólny przewóz ładunków, wspólne korzystanie z taksówek, wspólne korzystanie z samochodu, usługi autobusowe na żądanie oraz wzajemne połączenia tych rodzajów transportu z transportem publicznym;

44. wzywa Komisję do ścisłego monitorowania – w drodze pogłębionej współpracy między jej dyrekcjami generalnymi – rozwoju gospodarki cyfrowej oraz wpływu inicjatyw ustawodawczych realizowanych w ramach agendy cyfrowej na sektor transportu;
45. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby we współpracy z partnerami społecznymi regularnie dokonywały oceny wpływu digitalizacji na liczbę i rodzaj miejsc pracy w sektorze transportu oraz by zadbały o to, by zatrudnienie i polityka społeczna nadążały za digitalizacją rynku pracy w sektorze transportu;
46. zaleca, by przedsiębiorstwa funkcjonujące w ramach gospodarki dzielenia się, a także osoby zatrudnione w sektorze transportu wypracowały modele umożliwiające współpracę przy realizacji wspólnych celów, jak np. w dziedzinie ubezpieczeń;
47. z zadowoleniem przyjmuje elastyczne modele czasu pracy wynegocjowane przez partnerów społecznych w sektorze transportu, które ułatwiają pracownikom godzenie życia zawodowego i prywatnego; podkreśla jednak, że należy monitorować przestrzeganie wymogów dotyczących godzin pracy oraz czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, co powinno stać się łatwiejsze w wyniku digitalizacji sektora transportu;
48. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

UZASADNIENIE

Wobec braku odpowiednich danych statystycznych trudno jest ująć realia działalności małych przedsiębiorstw transportowych w Europie. Choć można stwierdzić, że ich znaczenie różni się w zależności od rodzaju transportu (transport drogowy, rzeczny i morski cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem, transport kolejowy i lotniczy – nieco mniejszym), brakuje danych, które pozwoliłyby określić ich dokładną liczbę, ich udział w zatrudnieniu lub udział w majątku wytworzonym w Unii Europejskiej.

Przez „przedsiębiorstwa transportowe” sprawozdawca rozumie przedsiębiorstwa, które świadczą usługi transportu zarówno osób, jak i towarów. Przemysł i usługi powiązane zostały wykluczone z zakresu niniejszego sprawozdania.

Ocena małych przedsiębiorstw transportowych jest tym trudniejsza, że profile ich działalności są bardzo różne, w zależności od rodzaju transportu, państwa, rodzaju świadczonej usługi i struktury konkurencji na rynku, na którym działają. W grupie tej znaleźć można przedsiębiorstwa rodzinne, MŚP, mikroprzedsiębiorstwa, rzemieślnicy i przedsiębiorstwa typu start-up. W większym lub mniejszym stopniu są one włączone w sieć systemu mobilności, a każde z nich wymaga zróżnicowanego podejścia. Przykładowo MŚP – które odpowiadają administracyjnej definicji, co stanowi warunek dostępu do szeregu środków pomocy – działają w ściśle określonym segmencie i często zależą od dużych przedsiębiorstw, niekoniecznie mając na celu znaczący rozwój. Tymczasem przedsiębiorstwa typu start up (które wymykają się administracyjnym definicjom) w większości przypadków tworzą własny rynek dzięki wykorzystaniu określonego pomysłu, charakteryzują się większą elastycznością i mają często potencjał do rozwoju międzynarodowego.

Wszystkie te przedsiębiorstwa odgrywają kluczową rolę w transporcie zarówno osób, jak i towarów, ułatwiając działanie mechanizmu mobilności w przeszłości napędzanego przez wielkie firmy. Dzięki dokładniejszej znajomości lokalnego rynku, bliższemu kontaktowi z klientem lub – częstokroć – elastyczności działania i zdolności do wprowadzania innowacji małe przedsiębiorstwa poprawiają indywidualny transport pasażerów, w szczególności na trudnym ostatnim etapie dojazdów w rejonach gęsto zaludnionych. Podobnie w rejonach odizolowanych, gdzie budowa infrastruktury kolejowej lub organizacja transportu zbiorowego byłyby zbyt kosztowne, samochód jest dla niektórych kategorii osób często jedynym możliwym środkiem transportu.

Małe przedsiębiorstwa transportowe są nierozzerwalnie związane z europejską mobilnością. Jednocześnie obfitują one w talenty, które potrzebują przyjaznych warunków, by się rozwijać. To właśnie w tym względzie organ regulacyjny może i powinien wypełniać swoją misję, tworząc jak najbardziej przyjazne środowisko regulacyjne, społeczne i podatkowe. Dzięki temu małe przedsiębiorstwa będą w stanie przekształcić w szanse liczne stojące przed nimi wyzwania, z których najważniejszym jest rewolucja w dziedzinie ICT.

Znaczenie potrzeb w zakresie informacji i komunikacji w sektorze transportu uczyniło z tego sektora żyzny grunt dla gospodarki cyfrowej, a zwłaszcza platform pośrednictwa. Nowe technologie – w miarę jak stają się dostępne dla małych przedsiębiorstw – znacząco unowocześniają gospodarkę mobilności (przez optymalizację użycia pojazdów, zmniejszenie kosztów, zmniejszenie natężenia ruchu, uproszczenie kontaktu dostawcy z klientem). Największa zmiana wiąże się ze wspomnianymi platformami, w szczególności tymi związanymi z gospodarką dzielenia się, które pozwalają dostosować ofertę do

zapotrzebowania. Wykracza ona poza zwykłą poprawę wydajności: cała organizacja mobilności przekształciła się wraz z kontestowaniem ugruntowanej pozycji dotychczasowych graczy rynkowych i pojawieniem się systemu samorządowego („prosumentów”, fr. „consommacteurs”), czemu towarzyszy kwestionowanie stosunków pracodawcą a pracownikiem. Dzięki kontroli nad oboma końcami łańcucha, znajomości potrzeb klientów oraz zdolności do zapewnienia oferty dostosowanej do danej chwili nowym podmiotom świata cyfrowego udało się zdobyć część wartości dodanej rynku, co jednocześnie stworzyło wyzwania w kwestii inwestowania w infrastrukturę użytkową, które jest wspierane przez publiczne i prywatne podmioty gospodarki realnej.

Pierwszym wyzwaniem dla małych przedsiębiorstw jest wyciągnięcie korzyści z tej cyfrowej przemiany. Bez względu na to, czy uczestniczą w tej przemianie, czy nie, muszą się do niej przystosować, gdyż w przeciwnym razie grozi im upadek.

Po drugie, nigdy jeszcze nie było tak sprzyjających warunków do opracowywania zrównoważonych rozwiązań, które pomimo ograniczeń infrastruktury transportowej pozwalają odpowiedzieć na rosnące potrzeby w zakresie mobilności z poszanowaniem środowiska. W tym względzie należy pamiętać, że mimo powszechnego zmniejszania od dziesięciu lat poziomu emisji w innych sektorach gospodarki europejskiej, emisje w transporcie wciąż rosną. Odpowiada on dziś za około jedną czwartą łącznej emisji w Unii Europejskiej. 21. konferencja stron w sprawie walki ze zmianą klimatu jedynie potwierdziła nagłą potrzebę uczestniczenia tego sektora w przejściu do gospodarki niskoemisyjnej. W 2050 roku ponad 80% populacji będzie mieszkało w mieście. W konsekwencji mobilność miejska stanie się w jeszcze większym stopniu głównym wyzwaniem i będzie wymagała zorganizowania przemieszczania się w sposób multimodalny, odpowiedni i zintegrowany. Również w tym względzie zadaniem organu regulacyjnego będzie stworzenie ram prawnych zachęcających do tej przemiany ekologicznej. Innymi słowy, chodzi o zapewnienie, by inwestycje zrównoważone stały się inwestycjami bardziej opłacalnymi.

Należy zwrócić uwagę, że choć wszystkie przedsiębiorstwa stają wobec tej konieczności przemiany, wysiłek, który trzeba w tym celu podjąć, jest często dużo większy w przypadku małych organizacji.

Paradoksalnie ramy prawne, chociaż powinny pozwalać stawić czoła tym zmianom w jak najlepszych warunkach, często same są problemem, zwłaszcza w szczegółowo uregulowanym sektorze transportu, który ma wiele szczebli: lokalny, regionalny, krajowy, europejski, globalny.

Z uwagi na rozbieżności w stosowaniu prawa lub jego nieprawidłowe egzekwowanie zakłócenia gospodarcze i społeczne rynku są dziś powszechne, a małe przedsiębiorstwa w jeszcze większym stopniu dotyka brak rzeczywistego jednolitego europejskiego obszaru transportu. Bardzo niejednorodny w poszczególnych państwach dostęp do zawodu nie zawsze stawia rezydentów i nierezydentów na równych pozycjach. Chociaż bezpieczeństwo pozostaje nieodzownym celem w każdej działalności transportowej, często jest ono wykorzystywane jako bariera dostępu do rynku. Jest oczywiste, że w tym względzie potrzeba nam więcej Europy.

W obliczu pojawienia się nowych uczestników rynku niepewność prawna dotycząca definicji podmiotów świadczących usługi transportowe uniemożliwia wprowadzenie równych warunków działania i hamuje ambicje wielu małych przedsiębiorstw. Podczas gdy w komunikacie Komisji Europejskiej (COM(2002)0694 final) pracownik został określony jako

osoba podejmująca rzeczywistą i faktyczną pracę pod kierownictwem innej osoby, za którą to pracę otrzymuje wynagrodzenie, jednak koncepcji samozatrudnionego brakuje jasności. Ponadto uciążliwość aktualnych uregulowań może stawiać podmioty działające w sektorze transportu w trudnej sytuacji, jeśli chodzi o stawienie czoła pojawieniu się nowych uczestników rynku.

Należy dodać, że dostęp małych przedsiębiorstw do różnych środków pomocy publicznej, zarówno na szczeblu europejskim, jak i krajowym, jest niekiedy utrudniony, a terminy źle dopasowane do cykli innowacyjnych. Europa musi bardziej dbać o najmniejszych.

Mając na uwadze powyższe, sprawozdawca formułuje pewną liczbę propozycji mających na celu przekucie licznych wyzwań w szanse dla małych przedsiębiorstw:

- przyspieszenie starań na rzecz osiągnięcia jednolitego europejskiego obszaru transportu z jednoczesnym ukróceniem nierówności w stosowaniu prawa (przeгляд odstępstwa dla lekkich pojazdów dostawczych, walka z praktykami antykonkurencyjnymi, zharmonizowanie dostępu do zawodu i dotyczących go kontroli),
- zachęcanie do konwergencji między tradycyjną gospodarką a platformami, w tym modelami biznesowymi opartymi na współpracy, tak aby promować innowacje, ochronę konsumentów i uczciwą konkurencję (ramy, dzięki którym wszystkie przedsiębiorstwa miałyby udział w kosztach społecznych transportu i inwestycjach infrastrukturalnych),
- organizowanie konsultacji między władzami lokalnymi i małymi przedsiębiorstwami transportowymi w celu poprawy mobilności miejskiej, która w niedalekiej przyszłości będzie w pełni bezemisyjna.

Załącznik I Kwestionariusz rozpowszechniany jako pomoc w przygotowaniu sprawozdania

**Sprawozdanie z własnej inicjatywy Parlamentu Europejskiego w sprawie
„Nowe możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym
modele biznesowe oparte na współpracy”**

KONSULTACJA

„W listopadzie 2015 roku Komisja Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego postanowiła opracować sprawozdanie z własnej inicjatywy w sprawie nowych możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym modeli biznesowych opartych na współpracy. Drodzy przedsiębiorcy i osoby zaangażowane w kwestię mobilności, jako sprawozdawca w ramach tej procedury chciałbym zachęcić Was do przedstawienia Waszych sugestii dotyczących sposobu umożliwienia Waszym przedsiębiorstwom jak najlepszego rozpoznania stojących przed nimi wyzwań”.

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

Posel do Parlamentu Europejskiego

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Turystyki

Członek Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

Przewodniczący intergrupy ds. inwestycji długoterminowych i reindustrializacji

INFORMACJA

Celem tego sprawozdania z własnej inicjatywy jest wskazanie wyzwań, przed którymi stają dziś małe przedsiębiorstwa w dziedzinie transportu w Europie. W oparciu o powyższe proponuje się rozwiązania mające na celu wzmocnienie naszej konkurencyjności, a jednocześnie zapewniające spójny i zrównoważony rozwój systemu transportu jako całości oraz równe warunki działania dla wszystkich podmiotów. Sprawozdanie, którego ma zapewnić prawodawcom wkład w odniesieniu do tych kwestii, ograniczy się do MŚP i przedsiębiorstw typu start up związanych z mobilnością jako usługą (bez względu na to, czy dotyczy ona osób, czy towarów). Konsultacja ta nie obejmuje bezpośrednio przemysłu i infrastruktury.

Wersja końcowa sprawozdania powinna zostać przyjęta we wrześniu bieżącego roku, a pierwszy projekt zostanie przygotowany na początku kwietnia, tak aby odpowiednia komisja mogła ocenić go nieco później, w kwietniu. Termin przesłania opinii ustalono na **29 lutego** (ponieważ bieżący rok jest rokiem przestępnym). Opinie oraz prośby o wyjaśnienie należy przysyłać na adres poczty elektronicznej: dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Państwa opinie pomogą w opracowaniu sprawozdania, ale ich treść nie będzie rozpowszechniana. Niemniej z uwagi na zapewnienie przejrzystości nazwiska osób wyrażających opinie zostaną umieszczone na końcu sprawozdania.

Aby pomóc Państwu w przygotowaniu odpowiedzi, poniżej podano wykaz pytań pomocniczych. Jeśli jest coś, czym chcieliby Państwo się z nami podzielić, a czego nie obejmują w odpowiedni sposób poniższe pytania, proszę dodać własne uwagi.

PYTANIA

- 1) Jakie są główne wyzwania, przed którymi stoi dziś Państwa przedsiębiorstwo?
- 2) W jakiej mierze Państwa procedury korzystają z technologii cyfrowych? Jaka część Państwa działalności jest oparta na technologiach informacyjnych i komunikacyjnych lub zależy od tych technologii? Jaką rolę odgrywają w Państwa działalności duże zbiory danych?
- 3) W jaki sposób uwzględniają Państwo dążenie do zrównoważonego rozwoju? Czy uwzględniają Państwo najnowsze zmiany demograficzne? (zwłaszcza starzenie się populacji i urbanizację)
- 4) Czy starają się Państwo oferować swoje usługi na rynkach międzynarodowych i jakie napotykają Państwo przy tym trudności? Czy kraje nazywane „wschodzącymi” stanowią dla Państwa przedsiębiorstwa szansę rozwoju?
- 5) Jaki rodzaj transportu przeważa w Państwa działalności? W jakim stopniu uważają Państwo ten rodzaj transportu za zbyt mało elastyczny, aby pozwalał na uzyskanie dostępu do danego rynku i utrzymanie się na tym rynku?
- 6) Czy uważają Państwo, że przedsiębiorcy są w Europie dobrze odbierani/traktowani ?
- 7) Z jakiego sposobu finansowania Państwo korzystają (subwencje, pożyczki, gwarancje kredytowe, zewnętrzne pozyskiwanie kapitału itp.)? Czy znają Państwo różne programy europejskie mające na celu wspieranie MŚP i start-upów? Czy korzystają z nich Państwo i dlaczego?
- 8) Jeśli Państwa przedsiębiorstwo jest start-upem, czy uznają Państwo, że wsparcie udzielone Państwu poszczególnych etapach rozwoju firmy było wystarczające?
- 9) Jeśli stosują Państwo modele biznesowe oparte na współpracy:
 - jak władze publiczne zareagowały na Państwa pojawienie się na rynku? Jakie są Państwa stosunki z przedsiębiorcami należącymi do „tradycyjnej gospodarki”?
 - opodatkowanie, prawa socjalne i bezpieczeństwo są wśród głównych przyczyn zaniepokojenia: jaka jest Państwa odpowiedź na te obawy i jakie byłyby Państwa zalecenia?
- 10) Czy uważają Państwo środowisko prawne, w jakim rozwija się Państwa przedsiębiorstwo, za satysfakcjonujące? (stabilne w czasie, zharmonizowane pomiędzy krajami europejskimi, jasne, dostosowane do rzeczywistości, pełne)
- 11) Czy problemy, o których Państwo wspomnieli, wymagają wprowadzenia lepszych/nowych przepisów? Lepszego zastosowania istniejących przepisów? Mniejszej liczby przepisów? Na jakim szczeblu? (lokalnym/krajowym/europejskim)
- 12) Jak widzą Państwo sektor mobilności za 5, 10, 20 lat? Czy z optymizmem patrzą Państwo w przyszłość swojego przedsiębiorstwa?

DANE PAŃSTWA PRZEDSIĘBIORSTWA

- Imię, nazwisko i nazwa handlowa przedsiębiorstwa:
- Państwo głównej siedziby i kraje, w których prowadzą Państwo działalność:
- Liczba pracowników/usługodawców, z których pracy korzystają Państwo w działalności przedsiębiorstwa:

- Rodzaj świadczonej usługi:
- Stadium rozwojowe:
- Obrót i szacowana wycena:
- Dane kontaktowe (adres poczty elektronicznej + nr tel.) i strona internetowa lub profil w sieciach społecznościowych lub aplikacja:

Załącznik II Lista stron, z którymi kontaktował się sprawozdawca

- Allied for Startups
- Avatar Logistics
- BlablaCar
- Captain Train
- Caisse des dépôts et des Consignations
- Chambres de Métiers et de l'Artisanat (APCMA)
- Komisja Europejska
- Drivr
- Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych (European Road Haulers Association, UETR)
- Fédération nationale des transports routiers (FNTR) (Francja)
- France Digitale
- Heetch
- Inland Navigation Europe (INE)
- LEO Express
- Mouvement des Entreprises de France (Medef)
- Taxis Bleus (Francja i Belgia)
- Taxis G7 (Francja)
- Uber
- Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (International Association of Public Transport, UITP)

Załącznik III Lista zaangażowanych ekspertów

- Carlo Cambini, Politecnico di Torino, profesor nadzwyczajny
- Matthias Finger, profesor, dyrektor FSR-Transport oraz przewodniczący zarządu Network Industries, EPFL (École Polytechnique Fédérale de Lausanne)
- Gabriele Grea, Università Commerciale L. Bocconi (Mediolan, Włochy), profesor
- Sampo Hietanen, Dyrektor Generalny Maas Finland
- Juan José Montero Pascual, UNED Madrid, profesor nadzwyczajny

OPINIA KOMISJI ZATRUDNIENIA I SPRAW SOCJALNYCH

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie nowych możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym modeli biznesowych opartych na współpracy
(2015/2349(INI))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Elena Gentile

WSKAZÓWKI

Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

- A. mając na uwadze, że sektor transportu przeszedł w ostatnich latach istotne przemiany w wyniku postępu technologicznego, nowych modeli biznesowych oraz digitalizacji, co wywarło znaczny wpływ na tradycyjne modele biznesowe oraz warunki pracy i zatrudnienia w tym sektorze; mając na uwadze, że, z jednej strony, sektor transportu stał się otwarty, zaś z drugiej, warunki pracy w wielu przypadkach pogorszyły się z powodu kryzysu gospodarczego i niekiedy niewystarczającego poziomu wdrożenia obowiązujących przepisów;
- B. mając na uwadze, że sektor transportu obejmuje nie tylko podmioty świadczące bezpośrednio usługi transportowe, ale także MŚP oferujące takie usługi jak serwisowanie środków transportu, sprzedaż części zamiennych, szkolenie personelu czy wypożyczanie pojazdów i wyposażenia; mając na uwadze, że z działalnością tą wiąże się ogromny potencjał tworzenia miejsc pracy, w tym zatrudnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników; mając na uwadze, że polityka w sektorze transportu powinna brać pod uwagę interesy całego łańcucha wartości;
- C. mając na uwadze, że Komisja w komunikacie zatytułowanym „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się” (COM(2016)0356) zwraca uwagę, że elastyczne rozwiązania dotyczące pracy w przypadku gospodarki dzielenia się powodują niepewność co do obowiązujących praw i poziomu ochrony socjalnej oraz że podział na osoby samozatrudnione i pracowników zaciera się w coraz większym stopniu;
- D. mając na uwadze, że jedynie 1,7 % przedsiębiorstw w UE w pełni wykorzystuje zaawansowane technologie cyfrowe, a 41 % wcale z nich nie korzysta; mając na uwadze, że jeśli UE ma utrzymać i poprawić swoją konkurencyjność, kluczowe znaczenie ma

cyfryzacja wszystkich sektorów;

- E. mając na uwadze szczególną rolę MŚP w tworzeniu nowych miejsc pracy w sektorze transportu, szczególnie transportu drogowego, oraz ich słabszą w stosunku do dużych przedsiębiorstw pozycję w zakresie dostępu do finansowania niezbędnych inwestycji, w tym kredytów oraz wsparcia ze środków europejskich;
- F. mając na uwadze, że elastyczność i łatwość wejścia na rynek leżące u podstaw gospodarki dzielenia się mogą zapewnić możliwość zatrudnienia grupom tradycyjnie wykluczonym z rynku pracy, w szczególności kobietom, ludziom młodym i migrantom;
- G. mając na uwadze, że europejscy sektorowi partnerzy społeczni są zaniepokojeni nieuczciwą konkurencją na wewnątrzrynkowych rynkach mobilności związaną z pojawieniem się platform umożliwiających współdzielenie środka transportu za wynagrodzeniem, często kojarzonych z nieuczciwą konkurencją, praktykami takimi jak unikanie płacenia podatków i składek na ubezpieczenia społeczne, a także obchodzeniem norm zatrudnienia i standardów socjalnych;
- H. mając na uwadze, że usługi transportowe mogą stanowić dobry sposób na rozpoczęcie działalności na własny rachunek i wspierać kulturę przedsiębiorczości;
- I. mając na uwadze, że według najnowszych ustaleń istnieje tendencja do przenoszenia odpowiedzialności za płatność składek na ubezpieczenie społeczne i świadczeń pracowniczych w sektorze transportu na podwykonawców i kierowców pracujących na własny rachunek; mając na uwadze, że istnieje ryzyko, iż kierowcy prowadzący działalność na własny rachunek zostaną zmuszeni do pracy w niepewnych warunkach, a jednocześnie zjawisko fikcyjnego samozatrudnienia staje się coraz bardziej powszechne¹;
- J. mając na uwadze, że internetowe platformy usług transportowych mogą dostarczyć możliwości sprawnego dopasowania oferty pracy ze strony zarejestrowanych przedsiębiorstw lub pracowników do usług poszukiwanych przez konsumentów;
- K. mając na uwadze, że OECD jest zdania, iż wysokiej jakości praca jest niezbędnym czynnikiem w staraniach służących rozwiązaniu problemu wysokiego poziomu nierówności społecznej i w promowaniu spójności społecznej²;
- 1. podkreśla potrzebę proporcjonalnego środowiska regulacyjnego i administracyjnego, które wspierałoby inwestycje i dostęp do finansowania, a jednocześnie sprzyjałoby zrównoważonemu wzrostowi i godziwym miejscom pracy w małych przedsiębiorstwach transportowych;

¹ Sprawozdanie zlecone przez Komisję Europejską dotyczące stanu unijnego rynku transportu drogowego towarów (2014), zadanie A: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union [Gromadzenie i analiza danych na temat struktury sektora transportu drogowego towarów w Unii Europejskiej], 3 lutego 2014 r.: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² Prezentacja Marka Pearsona, zastępcy dyrektora w Dyrekcji Generalnej ds. Zatrudnienia, Pracy i Spraw Społecznych, podczas wysłuchania w sprawie nierówności społecznej zorganizowanego przez komisję EMPL i ECON w dniu 21 czerwca 2016 r.: <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

2. zwraca uwagę na pojawienie się modelu gospodarki dzielenia się w sektorze transportu, związanego z bardziej elastycznymi formami zatrudnienia; podkreśla, że modele prowadzenia działalności w ramach gospodarki dzielenia się w sektorze transportu powinny stać się przedmiotem szerszej debaty w celu stworzenia uczciwych i przejrzystych warunków konkurencji; zwraca uwagę na znaczenie stabilnych ram prawnych dla wysiłków służących wspieraniu rozwoju gospodarki dzielenia się;
3. zwraca uwagę, że wzrosła liczba osób zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy, osób wykonujących pracę zlecaną za pośrednictwem agencji i osób samozatrudnionych w sektorze transportu oraz że zmiany prowadzą ogólnie do bardziej elastycznych umów o pracę; odnotowuje, że gospodarka dzielenia się w sektorze transportu oferuje ludziom nowe możliwości dodatkowego zarobku, nowe możliwości zatrudnienia dla ludzi młodych (w szczególności osób szukających pracy dorywczej i elastycznych form zatrudnienia pozwalających im łączyć pracę zawodową z nauką), nowe możliwości lepszego pogodzenia życia zawodowego i prywatnego oraz ograniczenia problemu niedostatecznego zatrudnienia i bezrobocia; zwraca jednak uwagę, że w pewnych okolicznościach zmiany te mogą również prowadzić do niepewnej sytuacji; podkreśla, że elastyczne formy zatrudnienia muszą zostać uwzględnione w obowiązujących przepisach dotyczących higieny i bezpieczeństwa, a także w środkach ochrony socjalnej, tak by uniknąć długoterminowych następstw społecznych i finansowych, a także że muszą one wykluczać potencjalne zagrożenia takie jak nadmierne obciążanie pracowników i poziom wynagrodzenia nieadekwatny do wykonywanej pracy; wyraźnie podkreśla zatem potrzebę zapewnienia elastyczności rynku pracy z jednej strony oraz zabezpieczenia ekonomicznego i społecznego pracowników z drugiej strony; zwraca uwagę, że ograniczenie kosztów nie powinno odbywać się ze szkodą dla warunków pracy i standardów zatrudnienia;
4. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby we współpracy z partnerami społecznymi regularnie dokonywały oceny wpływu digitalizacji na liczbę i rodzaj miejsc pracy w sektorze transportu oraz by zadbały o to, by zatrudnienie i polityka społeczna nadążały za digitalizacją rynku pracy w sektorze transportu;
5. zwraca uwagę, że sektor cyfrowy obejmuje również profesjonalne usługi i pośredniczy w udostępnianiu platform łączących jedynie usługodawców i użytkowników; zachęca państwa członkowskie do ustanowienia minimalnych progów umożliwiających rozróżnienie między działalnością gospodarczą obejmującą świadczenie profesjonalnych usług a działalnością niezawodową świadczoną na zasadzie partnerskiej wymiany; podkreśla, że o ile ten pierwszy rodzaj działalności powinien naturalnie podlegać opodatkowaniu i przepisom dotyczącym zabezpieczenia społecznego, o tyle zawodowe wykorzystanie tej drugiej formy działalności należy również uregulować;
6. dostrzega możliwości stwarzane przez gospodarke dzielenia się i jednolity rynek cyfrowy w zakresie tworzenia miejsc pracy i wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu w małych przedsiębiorstwach transportowych; podkreśla, że gospodarka dzielenia się, jak każdy inny rodzaj działalności gospodarczej, musi wiązać się z opodatkowaniem i składkami na ubezpieczenie społeczne, przestrzegać przepisów w dziedzinie zatrudnienia i spraw społecznych oraz zapewnić ochronę konsumentów; uważa, że wysoki potencjał przejrzystości gospodarki dzielenia się umożliwia sprawne śledzenie świadczonych usług transportowych, zgodnie z celem egzekwowania obowiązujących przepisów; wzywa

Komisję, by opublikowała wytyczne w sprawie sposobu stosowania prawa UE do różnych modeli prowadzenia działalności w ramach gospodarki dzielenia się w celu wypełnienia, w razie konieczności, luk regulacyjnych w dziedzinie zatrudnienia i zabezpieczenia społecznego, z poszanowaniem kompetencji krajowych; apeluje do państw członkowskich o prowadzenie wystarczających inspekcji i o nakładanie kar w przypadku naruszenia przepisów;

7. wskazuje na stosunkowo niewielkie przeszkody dla podjęcia pracy zawodowej w sektorze transportu oraz na duży potencjał tego sektora w zwalczaniu długotrwałego bezrobocia;
8. podkreśla, że wszystkie podmioty świadczące usługi transportowe, w tym w zakresie gospodarki dzielenia się, muszą przestrzegać obowiązujących przepisów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy i powinny podlegać obowiązkowi przestrzegania minimalnych norm bezpieczeństwa i zabezpieczenia społecznego, bez względu na ich modele działalności lub zatrudnienia, niezależnie od tego, czy mają one kształt platform umożliwiających współdzielenie środka transportu za wynagrodzeniem, pracy na zlecenie agencji czy innego modelu;
9. wzywa państwa członkowskie do pełnego wdrożenia i egzekwowania wszystkich aktów prawnych i regulacji krajowych, które dotyczą platform online oferujących usługi transportowe;
10. podkreśla, że należy monitorować przestrzeganie wymogów dotyczących godzin pracy oraz okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku w sektorze usług transportu; przypomina, że rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym nie ma zastosowania do pojazdów o masie poniżej 3,5 tony (lekkie pojazdy ciężarowe); podkreśla, że w myśl tego rozporządzenia monitorowanie powinno odbywać się z zastosowaniem cyfrowych urządzeń monitorujących zainstalowanych w pojazdach; domaga się wzmocnienia kontroli w odniesieniu do czasu pracy i okresu odpoczynku; przypomina, że wszystkie zadania wykonywane przez pracownika należy zaliczać do jego czasu pracy; podkreśla również, jak istotne jest monitorowanie przestrzegania europejskiego i krajowego prawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, w tym w odniesieniu do warunków pracy w pojazdach, przez wszystkie osoby zatrudnione w sektorze transportu, niezależnie od tego, czy mają one status pracowników samozatrudnionych, podwykonawców, pracowników tymczasowych czy pracowników kontraktowych;
11. docenia ważną rolę związków zawodowych, które we współpracy z podmiotami świadczącymi usługi transportowe starają się w wielu państwach członkowskich nadać przemianom w sektorze usług transportowych charakter zrównoważony pod względem społecznym; podkreśla znaczenie silnych, niezależnych partnerów społecznych w sektorze transportu, zinstytucjonalizowanego dialogu społecznego na szczeblu europejskim i krajowym oraz zaangażowania pracowników w sprawy ich przedsiębiorstw; zachęca partnerów społecznych do negocjowania układów zbiorowych w przypadku wszystkich usług transportowych zgodnie z przepisami i praktykami krajowymi, gdyż układy takie są skutecznym narzędziem zapewnienia godziwych standardów społecznych i warunków zatrudnienia; zachęca MŚP działające w sektorze do tworzenia wspierających je w tym zakresie stowarzyszeń i platform, które przekazywałyby im bieżące informacje;
12. zwraca uwagę na toczące się dyskusje dotyczące wprowadzenia przez niektóre państwa

członkowskie minimalnych wynagrodzeń dla przedsiębiorstw transportowych prowadzących działalność na ich terytorium; odnotowuje, że przewodniczący Komisji J.-C. Juncker stwierdził w swoim wstępnym wystąpieniu przed Parlamentem, że „za tę samą pracę w tym samym miejscu powinno przysługiwać to samo wynagrodzenie”¹;

13. zaleca, by przedsiębiorstwa funkcjonujące w ramach gospodarki dzielenia się, a także osoby zatrudnione w sektorze transportu wypracowały modele umożliwiające współpracę przy realizacji wspólnych celów, jak np. w dziedzinie ubezpieczeń;
14. wzywa państwa członkowskie, aby zagwarantowały uczciwą konkurencję oraz zapewniły wszystkim pracownikom sektora transportu godne warunki pracy i ochronę socjalną, aby ograniczyć niepewność zatrudnienia w sektorze przechodzącym przemiany oraz by poprawić przestrzeganie obowiązujących przepisów i układów zbiorowych; apeluje do Komisji i państw członkowskich o zwalczanie zakłócających konkurencję praktyk w sektorze transportu oraz o wymianę najlepszych praktyk w tym zakresie; apeluje zwłaszcza do państw członkowskich i partnerów społecznych o zaangażowanie się w platformę służącą zwalczaniu pracy nierejestrowanej; uważa, że gospodarka dzielenia się może – dzięki wprowadzeniu rejestrowanych transakcji elektronicznych – pomóc państwom członkowskim w zwalczaniu praktyk, które mogą prowadzić do nieuczciwej konkurencji;
15. przypomina, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej określił pojęcie „pracownika” na podstawie stosunku pracy cechującego się pewnymi kryteriami takimi jak subordynacja, wynagrodzenie i charakter pracy; w związku z powyższym przyjmuje z zadowoleniem komunikat Komisji w sprawie europejskiego programu na rzecz gospodarki dzielenia się; nawołuje do większych wysiłków w celu zwalczania fikcyjnego zatrudnienia z myślą o ochronie pracowników i stworzeniu równych warunków działalności w sektorze transportu;
16. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zagwarantowania wszystkim pracownikom sektora transportu godnych warunków pracy, w tym wymaganego poziomu higieny i bezpieczeństwa pracy, niezależnie od wielkości i rodzaju zatrudniającej ich firmy, miejsca świadczenia pracy lub rodzaju zawartej umowy; podkreśla znaczenie zasad higieny i bezpieczeństwa pracy, w szczególności z uwagi na przemiany demograficzne i wysoką mobilność pracowników sektora usług transportowych;
17. zwraca uwagę na szereg przypadków nieuczciwej konkurencji w sektorze transportu, której ofiarą są przede wszystkim małe przedsiębiorstwa transportowe; przypomina, że nieuczciwa konkurencja może przyczynić się do pogorszenia warunków pracy; wzywa właściwe organy do odpowiedniego karania wszelkich wykroczeń w tym zakresie;
18. podkreśla, że norm dotyczących pracy i zatrudnienia nie można obchodzić poprzez

¹ „Nowy początek dla Europy: Mój program na rzecz zatrudnienia, wzrostu, sprawiedliwości oraz zmian demokratycznych” – Wytyczne polityczne na następną kadencję Komisji Europejskiej. Przemówienie inauguracyjne wygłoszone podczas sesji plenarnej Parlamentu Europejskiego w Strasburgu, 15 lipca 2014 r., Jean-Claude Juncker, kandydat na przewodniczącego Komisji Europejskiej. s. 7; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker--political-guidelines.pdf>.

zlecenie podwykonawstwa; zachęca państwa członkowskie do monitorowania sytuacji i, w razie konieczności, do wzmocnienia przepisów dotyczących odpowiedzialności solidarnej, jak również do zapewnienia odpowiedniego wdrażania i egzekwowania obowiązujących przepisów;

19. z zadowoleniem przyjmuje elastyczne modele czasu pracy wynegocjowane przez partnerów społecznych w sektorze transportu, które umożliwiają pracownikom lepsze pogodzenie życia zawodowego i prywatnego; podkreśla jednak, że należy monitorować przestrzeganie wymogów dotyczących godzin pracy oraz okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku, co powinno stać się łatwiejsze w wyniku digitalizacji sektora transportu;
20. podkreśla szczególne znaczenie MŚP działających w sektorze transportu w małych miejscowościach, regionach trudno dostępnych oraz na obrzeżach wielkich aglomeracji w zapewnianiu transportu osobom dojeżdżającym do pracy, do szkół, sklepów lub punktów usług, szczególnie w sytuacji gdy system transportu publicznego nie funkcjonuje właściwie;
21. zwraca uwagę na znaczenie umiejętności pracowników sektora transportu związanych z wykonywaniem pracy na miarę XXI wieku, takich jak umiejętności cyfrowe, praca zespołowa, krytyczne myślenie i rozwiązywanie problemów, w celu radzenia sobie z przemianami zachodzącymi w sektorze i jego rozwojem technologicznym; podkreśla, że szkolenia pracowników mają kluczowe znaczenie dla zrównoważonych społecznie przemian i dostosowań w sektorze transportu; wzywa partnerów społecznych oraz placówki edukacyjne i szkoleniowe do opracowywania związanych z tym strategii dotyczących umiejętności i programów nauczania z myślą o małych przedsiębiorstwach transportowych; uważa, że pracodawca powinien w odpowiedni sposób zapoznać pracowników z nowymi technologiami, takimi jak aplikacje informatyczne i aplikacje do śledzenia przewozów; podkreśla, że w przypadku umów o zatrudnieniu na czas określony pośrednicząca agencja pracy musi zapewnić odpowiednie przygotowanie i przeszkolenie pracowników;
22. wzywa Komisję i państwa członkowskie do promowania modelu gospodarki społecznej w sektorze transportu i do wymiany najlepszych praktyk w tym zakresie, gdyż przedsiębiorstwa społeczne okazały się bardziej odporne w czasach kryzysu gospodarczego niż inne modele biznesowe;
23. wzywa Komisję do gromadzenia wiarygodnych danych dotyczących gospodarki dzielenia się w sektorze transportu i do badania wpływu na warunki pracy.

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	26.9.2016
Wynik głosowania końcowego	+: 35 -: 2 0: 9
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

Data przyjęcia	11.10.2016
Wynik głosowania końcowego	+: 42 -: 3 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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 Źapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Źłotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Evžen Tošenovský
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Olle Ludvigsson