



Transport- og Turismeudvalget

2015/2349(INI)

4.5.2016

UDKAST TIL BETÆNKNING

om nye muligheder for små transportvirksomheder, herunder
samarbejdsbaserede forretningsmodeller
(2015/2349(INI))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Dominique Riquet

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING	3
BEGRUNDELSE	7

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING

om nye muligheder for små transportvirksomheder, herunder samarbejdsbaserede forretningsmodeller (2015/2349(INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (COM(2011)0144),
- der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet¹,
- der henviser til EU-henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder,
- der henviser til årsberetningen om SMV'er 2014/2015,
- der henviser til Kommissionens meddelelser ""Tænk småt først" – En "Small Business Act" for Europa" (COM(2008)0394) og "Status vedrørende "Small Business Act" for Europa" (COM(2011)0078),
- der henviser til sin beslutning af 5. februar 2013 om bedre adgang til finansiering for SMV'er²,
- der henviser til sin beslutning af 19. maj 2015 om grønne vækstmuligheder for små og mellemstore virksomheder ³,
- der henviser til Horisont 2020's SMV-instrument og INNOSUP, Cosme, Dit Europa - Erhvervslivet, pilotprojektet "Den hurtige vej til innovation" og mulighederne for netværkssamarbejde,
- der henviser til direktiverne om e-handel (2000/31/EF) og tjenesteydelser (2006/123/EF),
- der henviser til Kommissionens meddelelse "En strategi for et digitalt indre marked i EU" (COM(2015)0192),
- der henviser til Kommissionens meddelelse "Opgradering af det indre marked: flere muligheder for borgerne og virksomhederne" (COM(2015)0550)
- der henviser til Connecting Europe-faciliteten (CEF) oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013⁴,

¹ Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0310.

² Vedtagne tekster, P7_TA(2013)0036.

³ Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0198.

⁴ EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129.

- der henviser til forretningsordenens artikel 52,
- der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A8-0000/2016),
- A. der henviser til, at de små og mellemstore virksomheder (SMV) udgør motoren i europæisk økonomi, og at de i 2014 udgjorde 99,8 % af alle virksomheder i den ikke-finansielle sektor og beskæftigede to ud af tre personer;
- B. der henviser til, at de jobskabende SMV'er i de senere år hovedsagelig findes i servicesektoren;
- C. der henviser til, at de små transportvirksomheder spiller en afgørende rolle for en velfungerende mobilitet i Europa, men ofte har vanskeligt ved at få adgang til eller blive på markedet;
- D. der henviser til, at små virksomheder navnlig har en merværdi i isolerede områder og i tætbefolkede områder på grund af et indgående kendskab til det lokale marked, en nærhed til kunderne og/eller en smidighed og evne til at innovere;
- E. der henviser til, at der er en kraftig udvikling i efterspørgslen efter transporttjenester for personer eller varer med hensyn til både kvalitet og kvantitet, og at en begrænsning af mobiliteten ikke er en mulighed;
- F. der henviser til, at kravet om bæredygtig udvikling og revolutionen inden for informations- og kommunikationsteknologi har skabt hidtil usete muligheder og udfordringer for virksomheder af alle størrelser;

I. Udfordringerne for de små transportvirksomheder

1. mener, at alle transportvirksomheder ganske vist med henblik på at imødekomme den stigende efterspørgsel efter mobilitet inden for rammerne af den begrænsede infrastruktur er under pres for at skabe varige løsninger, der både er miljøvenlige og mindsker trafiktætheden, men at det er vanskeligere for de små virksomheder at håndtere dette problem;
2. understreger den komplekse karakter af transportsektoren, der er kendetegnet ved en forvaltning på flere niveauer, som stadig meget opdelt efter transportform og underkastet en streng regulering, navnlig med hensyn til adgangen til erhvervet og anvendelsen og markedsføringen af transporttjenester;
3. understreger, at den retlige usikkerhed om definitionen af tjenesteydere i transportsektoren hæmmer udviklingen af fair konkurrence, og beklager, at det under disse vilkår er vanskeligt for mange små virksomheder at komme ind på markedet og tilbyde nye tjenester;
4. beklager den konkurrencebegrænsende praksis, der skyldes uligheder i anvendelsen af reglerne, navnlig mellem bosiddende og ikke-bosiddende, særlig hvad angår lønninger og sociale sikringsordninger, som kan føre til forvridninger som social dumping;
5. bemærker, at de små transportvirksomheder ikke alene skal foretage investeringer for at overholde gældende lovgivning, men også for fortsat at kunne konkurrere; beklager, at

deres adgang til kredit og finansiering på markederne på den ene side fortsat er begrænset til trods for de kvantitative lempelser, og at der på den anden side sjældent ydes offentlig finansiel støtte, herunder fra EU, fordi de administrative procedurer er for komplicerede og for lange.

6. bemærker, at transporten i en situation med voksende urbanisering må gøres stadig mere integreret og multimodal, og at byknudepunkterne spiller en stadig mere central rolle i tilrettelæggelsen af mobilitet; understreger den stigende betydning af ansøgningerne om rejseplanlægning og vigtigheden af, at de små virksomheder bliver taget i betragtning i udbudsproceduren;
7. konstaterer, at den optimering af anvendelsen af køretøjer og infrastruktur, som udviklingen af samarbejdsbaserede forretningsmodeller har muliggjort, bidrager til opfyldelsen af disse målsætninger, men ikke er en tilstrækkelig løsning; bemærker, at den stigende brug af data genereret af brugerne kan være ved at føre til, at den merværdi, der skabes i transportkæden, overtages af aktørerne i den digitale verden, hvilket kan gøre det vanskeligere at opnå en ligelig fordeling af fortjenesterne og deltagelse i investeringerne i infrastruktur i den fysiske verden;
8. advarer mod risikoen for, at formidlingsplatformene, der er kendetegnet ved et "vinderen får det hele"-fænomen, vil medføre monopoler og skade mangfoldigheden i de økonomiske strukturer, men noterer sig også, at disse platforme har ført til, at de etablerede aktører bliver udfordret, og fået medlemsstaterne til at genoverveje strukturen på markedet;
9. henleder opmærksomheden på de omvæltninger, som udviklingen af forbundne og selvkørende køretøjer formentlig vil skabe for små virksomheder;

II. Henstillinger: hvordan man forvandler udfordringerne til muligheder

10. opfordrer til en fortsat indsats for at fuldføre det fælles europæiske transportområde; mener, at enhver regulering, der indfører nye krav til små og mellemstore virksomheder, skal være forholdsmæssig og ledsaget af de nødvendige incitamenter;
11. er af den opfattelse, at alle transportaktører skal bidrage, i lyset af manglen på investeringer i infrastruktur; understreger vigtigheden af at internalisere negative eksterne faktorer inden for vejtransport, men erkender, at dette giver særlige udfordringer for små virksomheder, hvilket der skal tages hensyn til;
12. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til i højere grad at bekæmpe de store integrerede koncerners konkurrencebegrænsende praksis;
13. kræver en harmonisering af adgangen til lovregulerede erhverv i Europa og den dertil knyttede kontrol;
14. mener, at løsningen i lyset af udviklingen af samarbejdsmodeller hverken er sektorspecifikke regler eller regler, der kun gælder for platformene, og at mobilitetssystemet fremover må betragtes samlet; opfordrer til indførelse af et moderniseret regelsæt, som fremmer innovation og beskyttelsen af forbrugerne og deres data og sikrer sund konkurrence;

15. mener, at en sådan målsætning kræver en konvergens mellem modellerne, som er baseret på en klar definition af formidlere og leverandører af tjenesteydelser og gør det muligt at fastlægge nogle rammer, inden for hvilke de små virksomheder bidrager til de sociale omkostninger ved transport efter de særlige forhold eller de(n) måde(r), de opererer på;
16. beklager, at medlemsstaternes svar på udviklingen af kollaborativ økonomi hidtil har været meget fragmenteret, og anser det for nødvendigt med en koordineret global tilgang på europæisk plan; noterer sig Kommissionens fornuftige tilgang til denne "nye økonomi" og ser frem til en hurtig offentliggørelse af dens retningslinjer på området;
17. er i tvivl om, hvorvidt den undtagelse, der er indført for lette erhvervskøretøjer i mange EU-regler, stadig er berettiget, henset til deres betydelige udvikling inden for godstransport;
18. opfordrer til etablering af høringsstrukturer mellem de små transportvirksomheder og de lokale myndigheder med henblik på at organisere bytrafikken bedre;
19. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

BEGRUNDELSE

Det er i mangel af relevante statistiske data svært at forstå, hvordan virkeligheden ser ud for de små transportvirksomheder i Europa. Deres betydning varierer fra den ene transportform til den anden (de har stor betydning inden for vejtransport, transport ad indre vandveje og søtransport, lidt mindre inden for jernbane- og lufttransport), men det er umuligt at fastslå deres nøjagtige antal, deres andel af beskæftigelsen eller deres andel af den velstand, der skabes inden for Unionen.

Ordføreren forstår ved "transportvirksomheder" virksomheder, der leverer transporttjenester, det være sig for passagerer eller gods. Industri og hermed beslægtede tjenesteydelser er derfor ikke omfattet af denne betænkning.

De små transportvirksomheder er særligt vanskelige at vurdere, da de har meget forskellige profiler afhængigt af transportformen, landet, typen af tjenesteydelse og den konkurrencemæssige struktur på det marked, hvor de opererer. Der er familieforetagender, SMV'er, mikrovirksomheder, håndværkere og nystartede virksomheder. Da de indgår i mobilitetssystemet i større eller mindre omfang, kræver de hver især en differentieret tilgang. SMV'er, som også udgør en administrativ kategori, der nyder godt af visse former for støtte, opererer således på et bestemt markedssegment og er ofte afhængige af store virksomheder, uden at de nødvendigvis sigter mod en eksponentiel vækst. Nystartede virksomheder (for hvilke det har vist sig umuligt at finde en administrativ definition) skaber derimod som oftest deres eget marked ved at udnytte en idé, er mere fleksible og har ofte potentiale til at udvikle sig på internationalt plan.

Alle disse virksomheder spiller en afgørende rolle for transporten af både passagerer og gods ved at smøre hjulene i en mobilitet, der gennem historien er blevet struktureret af de "store". Takket være et mere detaljeret kendskab til det lokale marked, større nærhed til kunderne og/eller ofte en smidighed og evne til at innovere forbedrer de små virksomheder den individuelle transport af passagerer, navnlig under den skæbnesvangre sidste kilometer i de tætbefolkede områder. Tilsvarende er personbiler ofte det eneste mulige transportmiddel for visse dele af befolkningen i fjerne områder, hvor det ville være for dyrt at bygge jernbaneinfrastruktur eller organisere kollektiv transport.

De små transportvirksomheder er således uadskilleligt forbundet med europæisk mobilitet. Men de har en talentmasse, der har brug for et gunstigt miljø for at kunne udfolde sig. Det er her, lovgiver kan og bør udføre sin opgave ved at skabe nogle lovgivningsmæssige, sociale og skattemæssige rammer, der er så gunstige som muligt. De små transportvirksomheder vil dermed kunne forvandle de mange udfordringer, de står over for i dag, navnlig IKT-revolutionen, til muligheder.

Transportsektorens store behov for information og kommunikation har naturligvis gjort denne sektor til en god grobund for den digitale økonomi og så meget desto mere for formidlingsplatformene. Den ny teknologi, som er blevet tilgængelig for de små virksomheder, er i høj grad med til at modernisere økonomien i mobiliteten (optimering af brugen af køretøjerne, nedbringelse af omkostningerne, begrænsning af trafikbelastningen, forenkling af leverandør/kunde-forholdet). De nævnte platforme, navnlig dem, der vedrører kollaborativ økonomi, skaber en stor omvæltning, samtidig med at de optimerer koordineringen af udbud og efterspørgsel. Denne omvæltning rækker ud over de rene

præstationsforbedringer: Hele den måde, mobiliteten organiseres på, bliver ændret, idet de etablerede aktører bliver udfordret, samtidig med at der opstår et selvstyret system af forbrugere/aktører ("consommateurs" på fransk), som er kendetegnet ved, at der sættes spørgsmålstejn ved forholdet mellem arbejdsgivere og arbejdstagere. Ved at håndtere begge ender af kæden - kendskab til kundernes behov kombineret med en evne til at tilbyde en egnet service på det rette tidspunkt - har de nye aktører fra den digitale verden formået at overtage en del af den merværdi, der skabes i kæden, hvilket rejser spørgsmål angående investeringerne i den benyttede infrastruktur, som bæres af de offentlige og private aktører i den ikke-virtuelle økonomi.

Den første udfordring for de små virksomheder er at drage fordel af denne digitale overgang. Uanset om de deltager aktivt heri eller ej, må de tilpasse sig for at undgå tilbagegang.

For det andet har der aldrig været bedre udsigter til at udvikle bæredygtige løsninger, der på trods af transportinfrastrukturens begrænsede kapacitet gør det muligt at opfylde det voksende behov for mobilitet på en miljøvenlig måde. I denne forbindelse bør man også holde sig for øje, at man på trods af de generelt faldende emissioner gennem de seneste ti år i andre sektorer i den europæiske økonomi fortsat oplever stigende emissioner i transportsektoren. Den tegner sig nu for ca. en fjerdedel af de samlede emissioner i EU. COP21 om bekæmpelse af klimaændringer bekræftede således blot det presserende behov for, at denne sektor lever op til sin del af ansvaret i forbindelse med overgangen til en kulstoffattig økonomi. I 2050, som er lige rundt om hjørnet, vil over 80 % af befolkningen bo i byerne. Mobilitet i byerne bliver derfor bare endnu vigtigere, idet der vil være behov for at tilrettelægge transporten på en multimodal, ren og integreret måde. Også her vil lovgivers opgave være at skabe nogle rammer, der giver et incitament for denne grønne omstilling. Det drejer sig med andre ord om at gøre den bæredygtige transport til en mere rentabel investering.

Vi skal huske på, at selv om dette krav gælder for alle virksomheder, er det meget ofte vanskeligere for de små strukturer at gøre den fornødne indsats.

Paradoksalt nok er lovgivningen, som skulle gøre det muligt at reagere på den nævnte udvikling på de bedst mulige vilkår, ofte et problem i sig selv, navnlig i transportsektoren, som er stærkt reguleret på flere niveauer - lokalt, regionalt, nationalt, europæisk og globalt.

Økonomiske og sociale forvriddninger af markedet er fortsat almindeligt forekommende i dag på grund af forskellene i anvendelsen og håndhævelsen af lovgivningen, og de små virksomheder lider mere under fraværet af et reelt fælles europæisk transportområde. Adgangen til erhvervet varierer betydeligt fra det ene land til det andet, og hjemmehørende og ikke-hjemmehørende behandles ikke altid ens. Selv om sikkerheden fortsat er en ufravigelig målsætning for enhver transportvirksomhed, anvendes den ofte som en hindring for markedsadgangen. For at sige det rent ud har vi også her brug for mere EU.

Med ankomsten af nye aktører forhindrer den retlige usikkerhed om definitionen af udbydere af transporttjenester, at der skabes fair konkurrence, ligesom den lægger en dæmper på mange ambitioner hos de små virksomheder. Mens begrebet arbejdstager er blevet defineret i en meddelelse fra Kommissionen (COM(2002)694 final) som en person, som påtager sig et reelt og effektivt arbejde under en anden persons ledelse, som den pågældende aflønnes for, er begrebet selvstændig erhvervsdrivende uklart. På den anden side kan de nuværende komplicerede regler gøre det vanskeligt for de eksisterende aktører i transportsektoren at håndtere ankomsten af nye aktører.

Det skal tilføjes, at de forskellige former for offentlig støtte, der er tilgængelige for små virksomheder, både på europæisk og nationalt plan, ikke altid er lette at få adgang til, og at fristerne passer dårligt til innovationscykluserne. EU skal være mere opmærksom på de små aktører.

I lyset af ovenstående fremsætter ordføreren en række forslag med henblik på at forvandle disse talrige udfordringer til muligheder for de små virksomheder:

- fremskynde indsatsen for at fuldføre det fælles europæiske transportområde, idet der sættes en stopper for forskellene i anvendelsen af lovgivningen (revision af undtagelsen for lette erhvervskøretøjer, bekæmpelse af konkurrencebegrænsende praksis, harmonisering af adgangen til erhvervet og den dertil knyttede kontrol)
- fremme konvergens mellem den traditionelle økonomi og platformene, herunder de samarbejdsbaserede forretningsmodeller, med henblik på at fremme innovation, forbrugerbeskyttelse og loyal konkurrence (nogle rammer, hvor alle virksomheder bidrager til de sociale omkostninger ved transport og til investeringerne i infrastruktur)
- organisere en bedre koordinering mellem de lokale myndigheder og de små transportvirksomheder for at forbedre bytrafikken, som vil være helt kulstoffri inden for kort tid.

Initiativbetænkning fra Europa-Parlamentet om

"De nye muligheder for de små virksomheder i transportsektoren, herunder samarbejdsbaserede forretningsmodeller"

HØRING

"I november 2015 besluttede Transport- og Turismeudvalget i Europa-Parlamentet at udarbejde en initiativbetænkning om de ny muligheder for de små virksomheder i transportsektoren, herunder samarbejdsorienterede forretningsmodeller. Kære iværksættere og aktører i mobilitetssektoren, som ordfører for dette dossier vil jeg gerne opfordre jer til at fremsætte jeres forslag til, hvordan man bedst sætter jeres virksomheder i stand til at håndtere de udfordringer, de står over for."

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

Medlem af Europa-Parlamentet

Næstformand for Transport- og Turismeudvalget

Medlem af Udvalget om Industri, Forskning og Energi

Formand for den tværpolitiske gruppe om langtidsinvestering og genindustrialisering

OPLYSNINGER

Formålet med denne initiativbetænkning er at identificere de udfordringer, som de små virksomheder på transportområdet i Europa i dag står over for. På dette grundlag vil der blive foreslået løsninger for at forbedre vores konkurrenceevne og samtidig sikre en sammenhængende og bæredygtig udvikling af transportsystemet som helhed samt lige vilkår for alle markedsaktører. Betænkningen har til formål at give lovgiverne inspiration til, hvordan man griber disse spørgsmål an, og vil begrænse sig til SMV'er og nystartede virksomheder inden for mobilitet som en tjenesteydelse (hvad enten det drejer sig om personer eller gods). Industrien og infrastrukturen er således ikke direkte berørt af denne høring.

Den endelige udgave af betænkningen forventes vedtaget i september i år, og det første udkast vil blive udarbejdet i begyndelsen af april til behandling i det kompetente udvalg lidt senere på måneden. Fristen for indsendelse af bidrag er derfor fastsat til den **29. februar** (da det er skudår i år). Bidragene og anmodninger om yderligere oplysninger sendes til: dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Jeres bidrag vil hjælpe med udarbejdelsen af betænkningen, men deres indhold vil ikke blive gjort offentligt tilgængeligt. Af hensyn til gennemsigtigheden vil navnene på dem, der er kommet med bidrag, dog vil blive nævnt i slutningen af betænkningen.

Som en hjælp til at strukturere svarene følger nedenfor en liste over vejledende spørgsmål. Hvis der er noget, du gerne vil dele med os, men som ikke er tilstrækkeligt dækket af disse spørgsmål, er du velkommen til at føje det til dit bidrag.

SPØRGSMÅL

- 1) Hvad er de største udfordringer for din virksomhed i dag?
- 2) I hvilket omfang har du digitaliseret dine procedurer? Hvor stor en del af dine aktiviteter er baseret på eller afhænger af informations- og kommunikationsteknologi? Hvilken rolle spiller "big data" for din virksomhed?
- 3) Hvordan tager du hensyn til målet om bæredygtig udvikling? Og til den seneste demografiske udvikling? (navnlig aldringen og urbaniseringen af befolkningen)
- 4) Forsøger du at internationalisere dine tjenesteydelser, og hvilke problemer støder du på i den forbindelse? Udgør de såkaldte nye vækstlande en mulighed for vækst for din virksomhed?
- 5) Hvilken transportform anvender du hovedsagelig? I hvilket omfang synes du, at denne transportform er for uflexibel til at give adgang til og overleve på det relevante marked?
- 6) Føler du, at iværksættere opfattes positivt/behandles godt i Europa?
- 7) Hvordan finansierer du din virksomhed (tilskud, lån, lånegarantier, kapitalindskud osv.)? Har du kendskab til de forskellige europæiske programmer til støtte for SMV'er og nystartede virksomheder? Benytter du dig af dem og hvorfor?
- 8) Hvis du er en nystartet virksomhed: Føler du, at du har fået tilstrækkelig bistand på de forskellige stadier i udviklingen af virksomheden?
- 9) Hvis du hører til den kollaborative økonomi:
 - Hvordan reagerede myndighederne på din ankomst på markedet? Hvordan er dit forhold til de virksomheder, der hører til den "gamle økonomi"?
 - Beskatning, sociale rettigheder og sikkerhed er blandt de største kilder til bekymring: Hvad er din reaktion, og hvad ville du anbefale?
- 10) Synes du, at de retlige rammer for din virksomheds udvikling er tilfredsstillende? (stabile over tid, harmoniserede mellem de forskellige (europæiske) lande, klare, tilpasset til virkeligheden, komplette)
- 11) Kræver de problemer, du nævner, bedre/nye regler? Bedre håndhævelse af de eksisterende regler? Færre regler? Og på hvilket niveau? (lokalt/nationalt/europæisk)
- 12) Hvordan ser du mobiliteten om 5, 10, 20 år? Er du optimistisk med hensyn til fremtiden for din virksomhed?

OM DIG

- Navn og firmanavn:
- Etableringsland og land(e), hvor du udøver virksomhed:
- Antal beskæftigede/tjenesteydere, som du baserer dig på for at opfylde virksomhedens målsætning:
- Type tjenesteydelse

- Udviklingsstadium
- Omsætning og ansat værdi:
- Kontaktoplysninger (e-mail + tlf.) og websted/socialnetværksprofil/app:

Bilag II Liste over parter, som ordføreren har været i kontakt med

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

Bilag III Liste over tilknyttede eksperter

- Carlo Cambini, Politecnico di Torino, Associate Professor
- Matthias Finger, Professor, Director of FSR-Transport and of the Chair of Management of Network Industries, EPFL
- Gabriele Grea, Università Commerciale L. Bocconi, Professor
- Sampo Hietanen, CEO of Maas Finland
- Juan José Montero Pascual, UNED Madrid, Associate Professor