



Odbor za zapošljavanje i socijalna pitanja

2015/2349(INI)

29.9.2016

MIŠLJENJE

Odbora za zapošljavanje i socijalna pitanja

upućeno Odboru za promet i turizam

o novim prilikama za mala prijevoznička poduzeća, uključujući poslovne
modele temeljene na suradnji
(2015/2349(INI))

Izvjestiteljica za mišljenje: Elena Gentile

PA_NonLeg

PRIJEDLOZI

Odbor za zapošljavanje i socijalna pitanja poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

- A. budući da tehnološka otkrića, novi poslovni modeli i digitalizacija posljednjih godina znatno mijenjaju sektor prijevoza i snažno utječu na tradicionalne poslovne modele, kao i na radne uvjete i zapošljavanje u tom sektoru; i dok se s jedne strane sektor prijevoza otvara, s druge su se strane radni uvjeti u mnogim slučajevima pogoršali zbog ekonomske krize i, u nekim slučajevima, nedostatne provedbe postojećih propisa;
- B. budući da sektor prijevoza ne obuhvaća samo izravne pružatelje usluga prijevoza nego i mala i srednja poduzeća koja nude usluge kao što su održavanje prijevoznih sredstava, prodaja rezervnih dijelova, obuka osoblja te iznajmljivanje vozila i opreme; budući da te aktivnosti imaju ogroman potencijal da stvaraju nova radna mjesta, uključujući i zapošljavanje visokokvalificiranih radnika; budući da u politikama za sektor prijevoza treba uzeti u obzir interes cijelog vrijednosnog lanca;
- C. budući da Komisija, u svojoj komunikaciji naslovljenoj „Europski program za ekonomiju suradnje“ (COM 2016/0356), ističe da fleksibilni oblici zapošljavanja u ekonomiji suradnje izazivaju nesigurnost u pogledu primjenjivih prava i razine društvene zaštite te da se sve više gube granice između samozaposlenih osoba i radnika;
- D. budući da samo 1,7 % poduzeća u EU-u u cijelosti iskorištava mogućnosti naprednih digitalnih tehnologija, dok se 41 % njih uopće ne služi tim tehnologijama; budući da je digitalizacija svih sektora od presudne važnosti da bi se zadržala i povećala konkurentnost EU-a;
- E. budući da mala i srednja poduzeća imaju posebnu ulogu u stvaranju radnih mjesta u sektoru prijevoza, a posebno cestovnog prijevoza, te budući da su ona u lošoj poziciji od većih poduzeća u pogledu pristupa sredstvima za neophodna ulaganja, među ostalim zajmovima i potpori iz europskih fondova;
- F. budući da se ekonomija suradnje odlikuje fleksibilnošću i lakim ulaskom, zbog kojih može ponuditi mogućnosti zapošljavanja skupinama koje su tradicionalno isključene s tržista rada, a posebno ženama, mladima i migrantima;
- G. budući da su europski socijalni partneri ovog sektora zabrinuti zbog nepoštene konkurenkcije na tržistima gradske mobilnosti zbog pojave platformi za „dijeljenje prijevoza uz naknadu“, što se često povezuje s nepoštenim tržišnim praksama poput izbjegavanja plaćanja poreza i doprinosa za socijalno osiguranje te zaobilaženjem standarda zapošljavanja i socijalnih standarda; u
- H. budući da usluge prijevoza mogu biti dobar način samozapošljavanja i promicanja poduzetničke kulture;
- I. budući da prema najnovijim istraživanjima u sektoru prijevoza postoji tendencija da se odgovornost za plaćanje socijalnih doprinosa i naknada na koje zaposleni imaju pravo prebaciti na podizvođače i samozaposlene vozače; budući da postoji opasnost da će se samozaposlene vozače izložiti nesigurnim uvjetima rada, dok prividno samozapošljavanje

istovremeno uzima maha¹;

- J. budući da internetske platforme za prijevozničke usluge mogu omogućiti brzo usklađenje korisničkih zahtjeva za uslugama, s jedne strane, i ponude radne snage koju čine registrirana poduzeća ili radnici, s druge strane;
- K. budući da OECD smatra kvalitetna radna mjesta neizostavnim elementom napora da se riješi pitanje velike nejednakosti i promiče socijalna kohezija²;
- 1. ističe da je potrebno proporcionalno regulatorno i administrativno okruženje u kojem će se poticati ulaganja i pristup financiranju te istovremeno jamčiti održiv rast i kvalitetna radna mjesta u malim prijevozničkim poduzećima;
- 2. konstatira da se u sektoru prijevoza pojavila ekonomija suradnje s fleksibilnjim oblicima zapošljavanja; ističe da o poslovnim modelima temeljenima na suradnji u sektoru prijevoza treba raspravljati u kontekstu šire debate kako bi se stvoriti pošteni i transparentni uvjeti natjecanja; naglašava da je za napore oko promicanja razvoja ekonomije suradnje važan stabilan pravni okvir;
- 3. napominje da je porastao broj zaposlenih na nepuno radno vrijeme, zaposlenih preko agencija i samozaposlenih u sektoru prijevoza te da je opći trend sklapanje fleksibilnih ugovora o radu; napominje da ekonomija suradnje u sektoru prijevoza zato ljudima nudi nove mogućnosti dodatne zarade, zapošljavanja mladih (a posebno onih koji traže rad povremeno i fleksibilne oblike zaposlenja koji im omogućavaju da kombiniraju rad i studij), ostvarenja veće ravnoteže između posla i privatnog života te smanjenja nedovoljne zaposlenosti i nezaposlenosti; međutim, podsjeća da taj trend u nekim situacijama može dovesti do nesigurnosti; ističe da fleksibilno zapošljavanje mora biti obuhvaćeno postojećim propisima o zdravlju i zaštiti na radu, kao i mjerama socijalne zaštite, kako bi se izbjegle dugoročne negativne društvene i finansijske posljedice te da se moraju isključiti potencijalni rizici, kao što je preopterećenost radnika i plaće koje nisu razmjerne radnom učinku; stoga s jedne strane naglašava potrebu za fleksibilnošću na tržištu rada, a s druge potrebu za ekonomskom i socijalnom sigurnošću radnika; ističe da se snižavanje cijene rada ne bi smjelo narušiti uvjete rada ili standarde zapošljavanja;
- 4. poziva Komisiju i države članice da u suradnji sa socijalnim partnerima redovito procjenjuju utjecaj digitalizacije na broj i vrstu radnih mjesta u sektoru prijevoza, te da se pobrinu da politike zapošljavanja i socijalne politike idu ukorak s digitalizacijom prijevozničkog tržišta rada;
- 5. napominje da digitalni sektor također obuhvaća profesionalne usluge i posrednike koji nude platforme za isključivo povezivanje pružatelja i korisnika usluga; potiče države članice da uspostave minimalan prag koji bi im omogućio da razlikuju gospodarske

¹ Izvješće koje je naručila Europska komisija pod nazivom „Stanje na tržištu cestovnog prijevoza tereta u EU-u” (2014.), zadatak A: Zbirka i analiza podataka o strukturi sektora cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji (3. veljače 2014.); <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² Prezentacija Marka Pearsona, zamjenika direktora, Uprava OECD-a za zapošljavanje, rad i socijalna pitanja, na saslušanju Odbora EMPL i ECON o nejednakostima 21. lipnja 2016.; <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

aktivnosti koje obuhvaćaju pružanje profesionalnih usluga od neprofesionalnog uzajamnog pružanja usluga pojedinaca (*peer-to-peer*); ističe da, dok prva aktivnost naravno treba biti u skladu s poreznim propisima i propisima o socijalnom osiguranju, profesionalno korištenje potonje aktivnosti također treba biti regulirano;

6. uviđa mogućnosti koje stvaraju ekonomija suradnje i jedinstveno digitalno tržište za otvaranje novih radnih mjesta i uključiv rast u malim prijevozničkim poduzećima; međutim, naglašava da se u ekonomiji suradnje, poput svake druge ekonomije, moraju plaćati porezi i socijalni doprinosi, da se mora poštovati radno i socijalno zakonodavstvo te osigurati zaštita potrošača; smatra da se zbog velikog potencijala za transparentnost u ekonomiji suradnje mogu dobro pratiti operacije prijevozničkih usluga, u skladu s ciljem da se učvrsti postojeće zakonodavstvo; poziva Komisiju da objavi smjernice o tome kako se pravo EU-a primjenjuje na različite vrste poslovnih modela temeljenih na suradnji kako bi se, po potrebi, uklonile regulatorne praznine na području zapošljavanja i socijalne sigurnosti uz poštovanje nacionalnih nadležnosti; poziva države članice da provode dovoljno inspekciju i nameću sankcije u slučajevima kršenja pravila;
7. ukazuje na relativno male zapreke da se započne karijera u sektoru prijevoza i na velik potencijal koji taj sektor time nudi u borbi protiv dugotrajne nezaposlenosti;
8. naglašava da se svi pružatelji prijevozničkih usluga, uključujući i one koji posluju na načelu ekonomije suradnje, trebaju pridržavati nužnih propisa o zaštiti zdravlja i sigurnosti na radu te da ih trebaju obvezivati postojeći minimalni sigurnosni standardi i standardi socijalne sigurnosti bez obzira na njihov poslovni model ili model zapošljavanja, bilo da je riječ o platformama za „dijeljenje prijevoza uz naknadu”, radu preko agencije ili nekom drugom modelu;
9. poziva sve države članice da u potpunosti provode i primjenjuju sve zakone i propise koji se odnose na internetske platforme za prijevozničke usluge;
10. ističe da je važno nadzirati poštuju li se u sektoru prijevoza obvezna pravila u pogledu radnog vremena te vremena vožnje i odmora; podsjeća da se Uredba (EU) br. 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu ne primjenjuje na vozila lakša od 3,5 tona (laka gospodarska vozila); ističe da bi se u skladu s tom Uredbom praćenje trebalo provoditi pomoću digitalnih kontrolnih uređaja ugrađenih u vozilo; poziva na provođenje strožih provjera radnog vremena i odmora; podsjeća da se svi zadaci u vezi s aktivnošću zaposlenika moraju smatrati dijelom radnog vremena; također ističe važnost nadzora usklađenosti odredbi o zaštiti zdravlja i sigurnosti na radu s europskim i nacionalnim zakonodavstvom, uključujući uvjete rada u vozilima, za sve osobe u sektoru prijevoza, bez obzira na to jesu li samozaposlene, podizvođači, privremenim zaposlenici ili ugovorni radnici;
11. pozdravlja važnu ulogu sindikata koji se u mnogim državama članicama u suradnji s pružateljima prijevozničkih usluga pokušavaju na socijalno održiv način nositi s promjenama u sektoru prijevoza; ističe važnost jakih i neovisnih socijalnih partnera u sektoru prijevoza, institucionaliziranog socijalnog dijaloga na europskoj i nacionalnoj razini te sudjelovanja radnika u pitanjima koja se tiču poduzeća; potiče socijalne partnere na pregovore o kolektivnim ugovorima za sve usluge prijevoza u skladu s nacionalnim zakonima i praksama jer su takvi ugovori učinkovit instrument za osiguranje pristojnih socijalnih standarda i standarda rada; potiče mala i srednja poduzeća iz tog sektora da

- osnivaju udruge ili platforme koje bi ih u tom smislu podržavale i informirale;
12. prima na znanje da se u određenim državama članicama vode rasprave o uvođenju minimalnih plaća za prijevoznička poduzeća koja posluju na njihovu teritoriju; konstatira da je predsjednik Komisije Juncker u svom uvodnom dijelu obraćanja Parlamentu rekao da „u našoj Uniji isti posao na istom mjestu treba jednako platiti”¹;
 13. preporučuje da poduzeća koja posluju u okviru ekonomije suradnje i osobe zaposlene u sektoru prijevoza pronađu način da surađuju i zajedno se zalažu za zajedničke interese, kao na primjer u području osiguranja;
 14. poziva države članice da osiguraju pošteno tržišno natjecanje, pristojne uvjete rada i socijalnu zaštitu svih radnika u sektoru prijevoza u cilju smanjenja nesigurnog zaposlenja u ovom sektoru u tranziciji te da poboljšaju provedbu postojećih pravila i kolektivnih ugovora; poziva Komisiju i države članice da se bore protiv nekonkurentne prakse u sektoru prijevoza i da razmjenjuju primjere najbolje prakse u tom pogledu; osobito poziva države članice i socijalne partnere da se uključe u Platformu za borbu protiv neprijavljenog rada; smatra da ekonomija suradnje može, pomoći evidentiranih elektroničkih transakcija, pomoći državama članicama da suzbijaju prakse koje mogu dovesti do nepoštene konkurenkcije;
 15. podsjeća da je Sud Europske unije definirao koncept „radnika” na temelju radnog odnosa koji karakteriziraju određeni kriteriji kao što su podređeni položaj, osobni dohodak i priroda posla; u tom pogledu pozdravlja komunikaciju Komisije „Europski program za ekonomiju suradnje”; traži da se više napora uloži u rješavanje pitanja prividnog samozapošljavanja, zaštitu radnika i stvaranje jednakih uvjeta za poduzeća u sektoru prijevoza;
 16. poziva Komisiju i države članice da svim radnicima u sektoru prijevoza zajamče pristojne uvjete rada, uključujući potrebnu razinu zaštite zdravlja i sigurnosti na radu, bez obzira na veličinu i vrstu poduzeća u kojem rade, mjesto rada ili ugovor na kojem se temelji njihov radni odnos; ističe važnost zaštite zdravlja i sigurnosti na radu, posebice u svjetlu demografskih promjena i visoke razine mobilnosti radnika u sektoru prijevoza;
 17. skreće pozornost na brojne slučajeve nepoštene konkurenkcije u sektoru prijevoza, koji često idu na štetu malih prijevozničkih poduzeća; podsjeća da nepoštena konkurenkcija može doprinijeti narušavanju radnih uvjeta; poziva nadležna tijela da u tom pogledu na odgovarajući način sankcioniraju svaku takvu povredu;
 18. ističe da se standardi rada i zapošljavanja ne smiju zaobilaziti angažiranjem podizvođača; potiče države članice da prate situaciju, da po potrebi postrože zakone o solidarnoj i pojedinačnoj odgovornosti te da osiguraju odgovarajuću primjenu i provedbu postojećih

¹ „Novi početak za Europu: moj program za zapošljavanje, rast, pravednost i demokratske promjene – Političke smjernice za sljedeću Europsku komisiju; uvodni govor na plenarnoj sjednici Europskog parlamenta u Strasbourg 15. srpnja 2014.; Jean-Claude Juncker, kandidat za predsjednika Europske komisije”, str. 7.; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>.

propisa;

19. pozdravlja fleksibilne modele radnog vremena o kojima se u sektoru prijevoza pregovara sa socijalnim partnerima, a koji radnicima omogućuju bolje usklađivanje posla i privatnog života; međutim, ističe da je važno nadzirati poštuju li se u sektoru prijevoza obvezna pravila o radnom vremenu, vremenu vožnje i odmoru, što bi trebalo postati lakše zbog digitalizacije sektora prijevoza;
20. ističe posebnu važnost malih i srednjih poduzeća koja u sektoru prijevoza u malim gradovima, teško dostupnim regijama i na periferiji velikih urbanih područja nude prijevoz do posla ili škole, trgovina i usluga, osobito tamo gdje sustav javnog prijevoza dobro ne funkcioniра;
21. naglašava koliko su radne vještine radnika u sektoru prijevoza u 21. stoljeću – kao što su digitalne vještine, timski rad, kritičko razmišljanje i rješavanje problema – važne za suočavanje s transformacijama i tehnološkim razvojem u sektoru; naglašava da ključ za socijalno održivu transformaciju i prilagodbu u sektoru prijevoza leži u izobrazbi zaposlenika; poziva socijalne partnere te institucije za obrazovanje i osposobljavanje da razrade strategije za potrebne vještine i obrazovne programe za mala prijevoznička poduzeća; smatra zadaćom poslodavca da radnike pravilno upozna s novim tehnologijama kao što su informacijske tehnologije i aplikacije za praćenje; naglašava da kod ugovora na određeno vrijeme posrednička agencija mora osigurati odgovarajuću pripremu i osposobljavanje zaposlenika;
22. poziva Komisiju i države članice da promiču modele socijalne ekonomije u sektoru prijevoza i da razmjenjuju najbolje prakse u tom pogledu jer su se socijalna poduzeća pokazala otpornijima u vrijeme ekonomske krize od ostalih modela poslovanja;
23. poziva Komisiju da prikuplja pouzdane podatke o ekonomiji suradnje u sektoru prijevoza i da prouči njezin utjecaj na uvjete rada.

**REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA
U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE**

Datum usvajanja	26.9.2016
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	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
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer