



Documento de sesión

A8-0304/2016

7.11.2016

INFORME

sobre nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte,
incluidos los modelos de negocio colaborativos
(2015/2349(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Dominique Riquet

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	14
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES	21
RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	28

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte, incluidos los modelos de negocio colaborativos (2015/2349(INI))

El Parlamento Europeo,

- Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su artículo 5, apartado 3,
- Visto el Protocolo n.º 2 anejo al Tratado de la Unión Europea sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad,
- Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
- Vista su Resolución, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible¹,
- Vista la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas,
- Visto el informe anual sobre las pymes europeas 2014/2015,
- Vistas las Comunicaciones de la Comisión tituladas «"Pensar primero a pequeña escala" "Small Business Act" para Europa: iniciativa en favor de las pequeñas empresas» (COM(2008)0394) y «Revisión de la "Small Business Act" para Europa» (COM(2011)0078),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Una Agenda Europea para la economía colaborativa» (COM(2016)0356 final);
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» (COM(2016)0501),
- Vista su Resolución, de 5 de febrero de 2013, sobre la mejora del acceso de las PYME a la financiación²,
- Vista su Resolución, de 19 de mayo de 2015, sobre las oportunidades de crecimiento ecológico para las pymes³,
- Vistos el instrumento para pymes y los instrumentos InnoSup, COSME, «Tu Europa — Empresa», las acciones piloto correspondientes a la Vía rápida hacia la innovación y las posibilidades de creación de redes del programa Horizonte 2020,
- Vistas la Directiva sobre el comercio electrónico (2000/31/EC) y la Directiva de

¹ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0310.

² Textos Aprobados, P7_TA(2013)0036.

³ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0198.

servicios (2006/123/CE),

- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Una Estrategia para el Mercado Único Digital de Europa» (COM(2015)0192),
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Mejorar el mercado único: más oportunidades para los ciudadanos y las empresas» (COM(2015)0550),
 - Visto el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) creado mediante el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013¹,
 - Visto el artículo 52 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (A8-0304/2016),
- A. Considerando que las pymes son el motor principal de la economía europea y que representan, según las cifras de 2014, el 99,8 % de todas las empresas del sector no financiero, y suman 2 de cada 3 puestos de trabajo;
- B. Considerando que las pymes que han creado empleo en los últimos años proceden sobre todo del sector terciario;
- C. Considerando que las pequeñas empresas de transporte desempeñan un papel fundamental en el buen funcionamiento de la movilidad en Europa, pero a menudo experimentan dificultades para acceder al mercado o para mantenerse en él, sobre todo debido a la presencia de monopolios en dicho mercado;
- D. Considerando que las empresas pequeñas proporcionan un valor añadido especialmente en zonas aisladas y zonas densamente pobladas gracias a un excelente conocimiento del mercado local, la proximidad con el cliente y la agilidad y la capacidad para innovar; considerando, asimismo, que pueden ofrecer servicios a medida y son instrumentos para combatir la exclusión social, crear empleo, generar actividad económica, mejorar la gestión de la movilidad y contribuir al desarrollo del turismo (cuando los servicios de movilidad están directamente relacionados con la demanda de nuevos productos y experiencias por parte de los visitantes);
- E. Considerando que, para las personas o las mercancías, tanto la demanda como las condiciones de prestación de servicios de transporte varían considerablemente, y que la reducción de la movilidad no es una opción;
- F. Considerando que la organización del transporte en las grandes ciudades y en sus vías de acceso propicia la formación de congestiones y atascos, lo que supone una carga importante para la economía; que las pymes en el sector del transporte constituyen un complemento importante para la red de transporte público en los nodos urbanos, en particular durante las horas en que la frecuencia del transporte público es muy baja y en zonas periféricas que carecen de una red pública de transporte suburbano suficientemente desarrollada;

¹ DO L 348 de 20.12.2013, p. 129.

- G. Considerando que un estudio reciente de la Comisión muestra que el 17 % de los consumidores europeos ha utilizado los servicios que ofrece la economía colaborativa, y el 52 % conoce los servicios ofertados; que las expectativas de los consumidores son formas fácilmente accesibles y flexibles de utilización de los servicios de transporte y, al mismo tiempo, que los precios de los servicios se correspondan con los costes reales de su prestación, así como un acceso fácil a reservas de pasajes y un pago seguro por los servicios prestados;
- H. Considerando que la economía colaborativa en el sector del transporte puede fomentar de manera activa el desarrollo de una movilidad sostenible; que la autorregulación no es una solución y que es necesario un marco reglamentario adecuado;
- I. Considerando que la obligación de desarrollo sostenible y la revolución de las tecnologías de la información y las comunicaciones han creado oportunidades y plantean desafíos sin precedentes para las empresas de todos los tamaños a la hora de responder a la creciente demanda de movilidad sostenible con las restricciones que imponen unas infraestructuras limitadas;
- J. Considerando que el crecimiento exponencial del número de dispositivos móviles inteligentes y la completa cobertura de la red de banda ancha de alta velocidad han creado para los prestadores de servicios de transporte y sus clientes nuevos instrumentos digitales que reducen los costes de transacción y restan importancia a la ubicación física de los prestadores de servicios, ya que les permiten estar extensamente conectados para prestar servicios, no solo en el ámbito regional, sino también en el mundial, a través de la redes digitales y también desde zonas remotas;
- K. Considerando que los avances tecnológicos, los nuevos modelos de negocio y la digitalización han transformado el sector del transporte significativamente en los últimos años, y que han tenido repercusiones significativas en los modelos tradicionales de negocio y en las condiciones de trabajo y de empleo en dicho sector; y que, por una parte, se ha registrado una apertura en el sector del transporte y, por otra, las condiciones de trabajo han empeorado en numerosas ocasiones como consecuencia de la crisis económica y, en algunos casos, de una aplicación insuficiente de la reglamentación vigente;
- L. Considerando que el sector del transporte engloba no solo a los prestadores directos de servicios de transporte, sino también a las pymes que ofrecen servicios como mantenimiento de vehículos, venta de piezas de repuesto, formación del personal y alquiler de vehículos y de equipos; que tiene un enorme potencial de creación de empleo en relación con estas actividades, incluido empleo para personas altamente cualificadas; y que las políticas relacionadas con el sector del transporte deben tener en cuenta los intereses de toda la cadena de valor;
- M. Considerando que solo el 1,7 % de las empresas de la Unión hacen pleno uso de las tecnologías digitales avanzadas, mientras que el 41 % no las utilizan en absoluto; y que la digitalización de todos los sectores es un factor esencial para mantener y mejorar la competitividad de la Unión;
- N. Considerando que la flexibilidad y facilidad de entrada inherentes a la economía colaborativa pueden brindar oportunidades de empleo a los grupos que tradicionalmente

se ven excluidos del mercado laboral, en particular las mujeres, los jóvenes y los migrantes;

- O. Considerando que los servicios de transporte son una vía adecuada para trabajar por cuenta propia y fomentar una cultura emprendedora;
- P. Considerando que las plataformas en línea de los servicios de transporte pueden brindar la posibilidad de establecer una relación rápida entre las solicitudes de prestación de servicios de los consumidores, por una parte, y la oferta de mano de obra por parte de empresas registradas o de los trabajadores, por otra;
- Q. Considerando que la OCDE estima que el empleo de calidad es un factor esencial de los esfuerzos para atajar el elevado nivel de desigualdad y promover la cohesión social;

I. Retos para las pequeñas empresas de transporte

- 1. Considera que las empresas de transportes se enfrentan a importantes desafíos con objeto de responder a una demanda de movilidad creciente dentro de los límites que imponen unas infraestructuras limitadas y unos requisitos medioambientales cada vez mayores; señala que todas las empresas de transporte reciben presiones para ofrecer soluciones seguras, sostenibles y muy competitivas que sean responsables desde un punto de vista ambiental, en el marco de la COP 21, y, al mismo tiempo, limiten la congestión, pero que para las empresas pequeñas es más difícil y costoso hacer frente a estas presiones;
- 2. Resalta que un cambio demasiado frecuente de las normas de emisión de los vehículos puede ocasionar especiales dificultades a las pequeñas empresas de transporte, dados los plazos de amortización de las flotas de vehículos;
- 3. Destaca la complejidad del sector del transporte, caracterizado por una gobernanza multinivel (local, nacional, europeo y mundial) que permanece en gran medida compartimentado según los modos de transporte; señala que este sector está sujeto a una regulación estricta, en particular en lo que se refiere al acceso a la profesión, al desarrollo, la utilización y la comercialización de los servicios de transporte (derechos exclusivos, número máximo de licencias) y a las subvenciones; hace hincapié en que la protección y la seguridad revisten una importancia crucial en el sector de los transportes, pero lamenta que, entre otros factores, en ocasiones se utilicen indebidamente como barreras artificiales;
- 4. Pide a los Estados miembros que pongan fin al exceso de regulación, que a menudo se asocia a un afán de proteccionismo y corporativismo y que conduce a la fragmentación, la creciente complejidad y la rigidez del mercado interior, y al mismo tiempo aumenta las desigualdades; considera útil para los Estados miembros evitar la diversidad de respuestas ante la legalidad de las plataformas en línea y, con ello, la adopción de medidas unilaterales injustificadas; pide a los Estados miembros que cumplan y apliquen plenamente la Directiva 2000/31/CE sobre el comercio electrónico y la Directiva 2006/123/CE relativa a los servicios; afirma que la libre circulación de los prestadores de servicios y la libertad de establecimiento, consagradas en los artículos 56 y 49 del TFUE respectivamente, son cruciales para la realización de la dimensión europea de los servicios y, por consiguiente, del mercado interior;

5. Subraya que la actual incertidumbre jurídica relativa a la definición de prestadores de servicios en el sector del transporte impide la creación de una competencia leal, y lamenta las dificultades que experimentan numerosas empresas pequeñas para acceder al mercado nacional e internacional y desarrollar u ofrecer nuevos servicios; pone de relieve que lo anterior obstaculiza el acceso de las pymes a este sector;
6. Considera que el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo debe mejorarse para dar solución a las graves perturbaciones que se produjeron en los mercados nacionales de transporte de varios Estados miembros tras su introducción;
7. Acoge favorablemente las nuevas oportunidades que ofrecen las pequeñas empresas de transporte y los nuevos modelos de negocio colaborativos, al tiempo que lamenta las prácticas contrarias a la competencia que son el resultado de una aplicación desigual de la normativa de la Unión en los Estados miembros, en particular por lo que atañe a los salarios y los sistemas de seguridad social, que puede llevar a graves distorsiones como el dumping social y generar desafíos en materia de seguridad;
8. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que fortalezcan el cumplimiento de la ley; considera que cualquier modificación de la legislación relativa a las condiciones sociales y de trabajo debe respetar todas las libertades fundamentales de la Unión sin restringir la competencia leal basada en ventajas competitivas objetivas, y no debe generar más cargas administrativas ni costes adicionales para las pequeñas empresas de transporte;
9. Observa que las pequeñas empresas de transporte deben invertir no solo para ajustarse al Derecho aplicable sino también para seguir siendo competitivas (por ejemplo, centrándose en las nuevas tecnologías); lamenta que, por un lado, en comparación con lo que sucede en las grandes empresas, su acceso al crédito y su financiación en el mercado siguen siendo limitados a pesar de las medidas de expansión cuantitativa y, por otro, las ayudas financieras públicas, en particular las europeas, se movilizan con poca frecuencia, debido a procedimientos administrativos demasiado complejos y dilatados; destaca la importancia de prever la difusión de información y proporcionar asistencia a las pequeñas empresas solicitantes en el marco del Fondo Europeo de Inversiones;
10. Señala que, en el contexto de la creciente urbanización, el transporte debe organizarse en una manera cada vez más integrada, digitalizada y multimodal, y que los nodos urbanos desempeñan un papel cada vez más relevante en la organización de la movilidad sostenible; destaca el impacto cada vez mayor de las aplicaciones de planificación de desplazamientos multimodales y el reto que supone para las pequeñas empresas ser tenidas en cuenta entre las ofertas disponibles en las aplicaciones y las carteras de servicios de transporte disponibles; subraya que la disponibilidad de internet gratuito para todos favorecería el uso compartido de los transportes y una planificación mejor de los desplazamientos;
11. Constata que ante las dificultades económicas y la falta de recursos para el mantenimiento de la red capilar de transporte se están produciendo numerosos cierres de líneas secundarias en muchas regiones, principalmente aquellas peor comunicadas y con poca población; estima que la aparición de modelos de negocio colaborativos no puede en ningún modo justificar el abandono de servicios públicos de transporte en

dichas regiones;

12. Subraya la importancia para la movilidad urbana de los servicios de alquiler de vehículos ligeros como bicicletas o escúteres; considera que la gran mayoría de estas empresas son pymes; pide que se tome en consideración con mayor frecuencia el potencial de estos operadores a la hora de incrementar el nivel de movilidad urbana y de desarrollar un transporte urbano sostenible y eficiente energéticamente;
13. Pide a los Estados miembros y a la Comisión que consideren la agrupación de las pequeñas empresas de transporte, lo que facilitaría la creación de una asociación entre ellas y ayudaría a los clientes a localizar los servicios de transporte deseados en función de sus necesidades;
14. Pide a la Comisión que, a la hora de fijar las directrices sobre este asunto, tenga en consideración la dificultad de penetración de los nuevos modelos de negocio colaborativos en los entornos rural y no urbanos;
15. Observa que el desarrollo de modelos de economía colaborativa puede optimizar el uso de los vehículos y de la infraestructura, lo que contribuye a responder de un modo más sostenible a la demanda de movilidad; toma nota de que la creciente utilización de los datos generados por los usuarios puede estar creando un valor añadido en la cadena de transporte; destaca, no obstante, que la concentración de datos en manos de solo algunas plataformas de intermediación puede perjudicar a una distribución equitativa de los beneficios y a la participación equilibrada en la inversión en infraestructuras, lo que tiene repercusiones directas para las pymes;
16. Celebra que las plataformas de intermediación hayan introducido la idea de competir entre ellas, con los operadores existentes y con las estructuras corporativistas, y de debilitar los monopolios existentes y evitar la formación de otros; subraya que ello fomenta un mercado mucho más centrado en la demanda del consumidor y conduce a los Estados miembros a revisar la estructura del mercado; señala, sin embargo, que a menos que exista un marco jurídico adecuado y claro, las plataformas de intermediación, con su principio de «el ganador se queda con todo», crearán posiciones dominantes del mercado que perjudicarán a la diversidad del tejido económico;
17. Llama la atención sobre las oportunidades y los retos (por ejemplo, podrían aparecer empresas pequeñas también en estos nuevos ámbitos) que plantea el desarrollo de vehículos conectados y de conducción automática (automóviles, buques, drones y trenes de carretera); insta, por tanto, a la Comisión a que presente una hoja de ruta sobre vehículos conectados y automatizados, y a que analice los efectos potenciales que un uso extendido de esta tecnología puede tener sobre el sector europeo del transporte, en especial para las pymes;

II. Recomendaciones: cómo convertir los retos en oportunidades

18. Pide que prosigan los esfuerzos destinados a completar el espacio único de transporte europeo; considera que cualquier legislación que imponga nuevas exigencias a las empresas pequeñas, en especial en materia fiscal, social y medioambiental, debe ser proporcionada, simple y clara, no dificultar su desarrollo y reflejar cuando proceda las características regionales y nacionales de los distintos Estados miembros; estima que tal

legislación debe ir acompañada de los incentivos necesarios (reglamentarios o financieros);

19. Considera que el impulso a un sistema integrado de movilidad europeo coordinado es el mejor procedimiento para integrar adecuadamente a todas las empresas de todos los modos de transporte en una dinámica común en la que la digitalización y la promoción desde el propio sector del transporte de innovaciones es el mejor modo de garantizar a los clientes un solo sistema coherente y a los profesionales una mejor posición en la captura de valor;
20. Considera que los servicios prestados por las pymes en el sector del transporte no siempre se ajustan lo suficiente a las necesidades de las personas mayores y con discapacidad; pide que todos los instrumentos y programas destinados a apoyar a estos operadores tengan en cuenta la necesidad de adaptar lo máximo posible los servicios de transporte a las necesidades de las personas con movilidad reducida;
21. Señala que, ante la falta de inversiones en infraestructuras, todos los operadores que se benefician de su utilización deben contribuir, teniendo plenamente en cuenta todos los impuestos, tasas y derechos en vigor, así como las repercusiones negativas para el medio ambiente y la salud; insiste en la importancia, en el transporte por carretera, de internalizar las externalidades negativas y reservar ingresos para el uso de infraestructuras de transporte, también transfronterizo; reconoce, sin embargo, que ello podría plantear problemas específicos a las empresas pequeñas, incluidas las de las regiones ultraperiféricas, a los que conviene dar prioridad;
22. Recuerda que el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) se creó para contribuir al desarrollo de proyectos basados en el mercado muy innovadores y, por consiguiente, considera que es un instrumento esencial para que las pymes del sector del transporte desarrollen nuevas soluciones de movilidad; pide a la Comisión y a los Estados miembros que agilicen su ejecución y aumenten la ayuda a las pymes y a las empresas emergentes cuando preparen estos proyectos;
23. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que adopten las medidas adecuadas para combatir las prácticas contrarias a la competencia de los grandes grupos integrados con el fin de acabar con la discriminación y las restricciones de acceso al mercado, con independencia del tamaño de las empresas, en especial en lo relativo a nuevos modelos de negocio; aboga por el diálogo y por mejores relaciones, especialmente en mercados nuevos y potenciales, entre transportistas y clientes, así como por una solución al problema de los falsos autónomos;
24. Pide que las pymes se incorporen al proyecto de creación de un sistema europeo integrado de pasajes; opina que la efectividad de este sistema dependerá de que este incluya el mayor número posible de empresas y operadores de servicios de transporte; considera que el intercambio de información y experiencias entre operadores grandes y pymes puede producir sinergias sumamente ventajosas para el diseño de una red de transporte efectiva en Europa;
25. Pide que, con vistas a lograr una mayor transparencia, se revisen y armonicen las normas relativas al acceso a las profesiones y las actividades reguladas en Europa y los controles correspondientes, para que los nuevos operadores y servicios vinculados a las

plataformas digitales y a la economía colaborativa puedan desarrollarse en un entorno empresarial favorable, incluida una mayor transparencia con respecto a las modificaciones legislativas, y coexistir con los operadores tradicionales en un entorno de sana competencia; toma nota de los efectos positivos de las empresas que se basan en la economía colaborativa en la creación de nuevos puestos de trabajo para los jóvenes que acceden al mercado laboral y para los trabajadores por cuenta propia;

26. Pide a la Comisión que publique, sin más demora, un plan de trabajo para liberar la información relativa al transporte financiado con fondos públicos, y que introduzca normas armonizadas relativas a los datos sobre transporte e interfaces de programación para impulsar las innovaciones con uso intensivo de datos y la prestación de nuevos servicios de transporte;
27. Considera que, visto el desarrollo de la economía colaborativa, la solución no es ni una normativa sectorial, ni una normativa dedicada únicamente a las plataformas, y que en el futuro será necesario abordar el sistema de movilidad en su conjunto; pide la creación de un marco regulador modernizado y multimodal que favorezca la innovación y la competitividad, así como la protección de los consumidores y de sus datos, salvaguarde los derechos de los trabajadores y garantice la existencia de condiciones equitativas de competencia para los diferentes actores; llama la atención, en este sentido, sobre la gran importancia de la interoperabilidad en el sector del transporte, puesto que esta posibilita que las pequeñas empresas ofrezcan soluciones armonizadas;
28. Pide a los Estados miembros que evalúen la necesidad de adecuar su legislación laboral nacional a la era digital, teniendo en cuenta las características de los modelos de la economía colaborativa y las respectivas legislaciones laborales de cada Estado miembro;
29. Considera que tal objetivo exige una convergencia de los modelos, basada en una definición clara, coherente y que no se solape con otras, de los intermediarios y los prestadores de servicios; pide que se distinga entre las plataformas de intermediación que no generan beneficios comerciales para sus usuarios, y aquellas que ponen en contacto a un prestador de servicios (con fines lucrativos) y a un cliente, con una relación de subordinación o sin ella entre el prestador del servicio y la plataforma; recomienda que, para facilitar que todas las partes cumplan sus obligaciones fiscales y en materia de seguridad social, además de para garantizar que los prestadores de servicios que utilizan las plataformas son competentes y están debidamente cualificados (con el fin de garantizar la protección del consumidor), se permita a las autoridades nacionales solicitar la información que consideren necesaria a las plataformas de intermediación; hace hincapié en que las opiniones publicadas y los sistemas de calificación también ayudan a los intermediarios a construir una relación de confianza con los consumidores, y que los datos así generados deben tratarse de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo;
30. Considera que el gran potencial de transparencia de la economía colaborativa permite una buena trazabilidad de las operaciones de los servicios de transporte, de conformidad con el objetivo de aplicación de la legislación vigente; pide a la Comisión que publique directrices sobre la forma en que la legislación de la Unión se aplica a los diferentes modelos de negocio colaborativos con el fin de colmar, si procede, las lagunas

reglamentarias en el ámbito del empleo y de la seguridad social de tal modo que se respeten las competencias nacionales;

31. Subraya que entre las empresas que operan en el sector del transporte también se incluyen los operadores que no prestan directamente servicios de transporte, como las empresas que ofrecen formación, las empresas de alquiler de vehículos, los talleres y los puntos de servicio; considera que la gran mayoría de estas empresas son pymes; pide que se tomen en consideración las necesidades de estos operadores a la hora de diseñar medidas jurídicas y programas de inversión que tienen como objetivo apoyar el desarrollo de las pymes;
32. Anima a la Comisión a apoyar a las pymes del sector del transporte en la formación de agrupaciones en este ámbito, a las que se podrían sumar los consumidores y otras partes interesadas;
33. Señala que la mayoría de los proveedores de la economía colaborativa proceden de fuera de la Unión; considera que la Unión necesita desarrollar empresas emergentes innovadoras en el sector del transporte, y aboga por un mayor apoyo a estas empresas, en especial para formar a los jóvenes empresarios en este ámbito;
34. Lamenta que la respuesta de los Estados miembros al desarrollo de nuevos modelos de negocio colaborativos haya sido hasta ahora muy fragmentada, y en algunos casos claramente incoherente con el potencial y los beneficios que se derivan del desarrollo de este sector, así como contraria a las expectativas de los consumidores, y considera que sería ideal una acción coordinada de ámbito europeo que cubra todas las cuestiones relativas a un modelo de negocio colaborativo sostenible; toma nota del enfoque razonable de la Comisión respecto de esta «nueva economía», tal como la define en una comunicación reciente en la que hace hincapié en la importancia de la economía colaborativa para el crecimiento futuro¹;
35. Considera el enorme potencial de las nuevas tecnologías para el surgimiento de nuevas formas de prestación de servicios en el sector del transporte de mercancías; subraya concretamente las grandes posibilidades que ofrecen los drones, que se han convertido en una herramienta muy efectiva para trabajar en condiciones difíciles; subraya que la Unión debe apoyar el potencial de las pymes que se dedican al diseño, la producción y la utilización de drones;
36. Considera que los modelos colaborativos constituyen un recurso importante para el desarrollo sostenible de la conectividad de las regiones periféricas, de montaña y rurales, con beneficios indirectos también para el sector turístico;
37. Opina que los requisitos legislativos deben ser proporcionales a la naturaleza de la actividad y al tamaño de la empresa; muestra su preocupación, sin embargo, sobre si existen razones para eximir los vehículos industriales ligeros de la aplicación de la normativa europea, teniendo en cuenta el uso de estos vehículos en el transporte internacional de mercancías, y pide a la Comisión que presente un informe de análisis sobre sus consecuencias económicas, ambientales y para la seguridad;

¹ COM(2016)0356

38. Aboga por la instauración de estructuras de cooperación entre las pequeñas empresas de transporte, las instituciones de investigación científica y las autoridades locales y regionales con vistas a organizar mejor la movilidad urbana e interurbana sostenible a fin de responder eficazmente a la aparición de nuevos servicios y productos, incluidos los que ofrecen las pymes (por ejemplo, la primera y la última etapa de un sistema de transporte de puerta a puerta), y al mismo tiempo adaptar mejor las redes de transporte público existentes a las necesidades y las expectativas de los pasajeros; pide que en los servicios de información y planificación de desplazamientos se incluya la información acerca de los servicios de movilidad que ofrecen las pequeñas empresas;
39. Pide la creación de grupos de trabajo sobre innovación, que permitan la plena aplicación del concepto de «ciudades compartibles» («shareable cities») y ayuden a las instituciones locales, regionales y nacionales a responder eficazmente a la aparición de nuevos servicios y productos;
40. Destaca la importancia de una formación específica (por ejemplo, sobre macrodatos, servicios integrados, etc.) a fin de ayudar a las empresas de transporte a generar valor añadido en el ámbito digital; pide, por tanto, que se adapte la manera en que se forma a los profesionales en consonancia con las habilidades y las cualificaciones necesarias para los nuevos modelos de negocio, en particular a fin de cubrir las carencias de personal, especialmente de conductores;
41. Destaca que las pymes del sector del transporte no suelen expandirse debido a los grandes riesgos que conllevan las actividades transfronterizas por la divergencia que existe entre los ordenamientos jurídicos de los distintos Estados (miembros); pide a la Comisión que, en colaboración con las autoridades nacionales, regionales y locales de los Estados miembros, desarrolle plataformas de cooperación y comunicación para formar y asesorar a las pymes sobre los diferentes regímenes de financiación, las subvenciones y la internacionalización; pide a la Comisión que aproveche más los actuales programas de apoyo a las pymes y que les dé más visibilidad entre los operadores del sector del transporte en el contexto de las sinergias entre los distintos fondos de la Unión;
42. Anima a las autoridades locales a comprometerse activamente con los principios de descarbonización del transporte urbano explicitados en el Libro Blanco del Transporte y a los operadores a ganar posiciones en el nuevo marco de competencia y actividad con las ventajas competitivas que van a ofrecer los servicios con emisiones cero y la progresiva digitalización de su gestión, operación y comercialización;
43. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades locales que fomenten las innovaciones en materia de economía participativa, que resultan facilitadas a su vez por la emergencia de la economía colaborativa, como el uso compartido de coches, bicicletas, transporte de carga y taxis, los coches multiusuario y los servicios discrecionales de autobús, así como sus interconexiones con el transporte público;
44. Pide a la Comisión que, con una mejor cooperación entre sus direcciones generales, supervise de cerca la evolución de la economía digital y la repercusión de las iniciativas legislativas en el marco de la Agenda digital en el sector del transporte;
45. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, en colaboración con los

interlocutores sociales, evalúen periódicamente la repercusión de la digitalización en la cantidad y el tipo de empleos del sector del transporte, y que velen por que las políticas laborales y sociales se adapten al ritmo de la digitalización del mercado laboral del transporte;

46. Recomienda que las empresas de economía colaborativa, además de las personas que trabajan en el sector del transporte, encuentren formas para trabajar conjuntamente en aras de la defensa de intereses comunes, por ejemplo en el ámbito de los seguros;
47. Acoge con satisfacción los modelos de horario laboral flexible negociados por los interlocutores sociales en el sector del transporte que permiten a los trabajadores una mejora del equilibrio entre la vida laboral y la personal; destaca, no obstante, la importancia de controlar el cumplimiento de las normas obligatorias en materia de jornada laboral y de tiempos de conducción y descanso, lo que debería ser más sencillo como consecuencia de la digitalización del sector del transporte;
48. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A falta de datos estadísticos pertinentes, es difícil conocer la realidad de las pequeñas empresas de transporte en Europa. Si bien es cierto que la magnitud de estas empresas varía según el modo de transporte (especialmente en el caso de los transportes por carretera, por mar y por río, algo menos en el caso de los transportes ferroviarios y aéreos), nada permite conocer con precisión cuántas son, cuántos puestos de trabajo representan o su proporción en la riqueza creada en la Unión.

Por «empresas de transporte», el ponente entiende aquellas empresas que prestan servicios de transporte tanto de pasajeros como de mercancías. La industria y los servicios relacionados quedan, por tanto, excluidos del ámbito de aplicación de este informe.

Las pequeñas empresas de transporte son particularmente difíciles de evaluar puesto que sus perfiles son muy variados en función del modo de transporte, el país, el tipo de servicio prestado y la estructura competitiva del mercado en el que operan. Existen empresas familiares, pymes, microempresas, empresas artesanales y nuevas empresas emergentes. Todas ellas se integran de forma más o menos intersticial en el sistema de la movilidad, por lo que cada una requiere un enfoque diferenciado. Por un lado, las pymes, que corresponden también a un concepto administrativo que condiciona una serie de ayudas, operan en un segmento bien definido y a menudo dependen de las grandes empresas, sin aspirar necesariamente a un crecimiento exponencial. Por su parte, las empresas emergentes (las cuales sí escapan a los intentos de definición administrativa) en la mayoría de los casos crean sus propios mercados gracias a la explotación de una idea, demuestran una mayor flexibilidad y tienen a menudo el potencial para desarrollarse a escala internacional.

Todas estas empresas desempeñan igualmente un papel crucial para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías, ya que constituyen un catalizador de la movilidad, históricamente estructurada por las grandes compañías. Gracias a su conocimiento más minucioso del mercado local, su mayor proximidad con el cliente y, a menudo, su agilidad y capacidad de innovación, las pequeñas empresas mejoran el transporte de pasajeros individuales, especialmente en las zonas más alejadas de las grandes urbanizaciones. Del mismo modo, en las zonas aisladas donde la construcción de infraestructuras ferroviarias o la organización de transporte colectivo son demasiado costosas, el coche es a menudo el único medio de transporte posible para determinados grupos de población.

Las pequeñas empresas de transporte son, por tanto, consustanciales a la movilidad europea. Ahora bien, las numerosas capacidades de las que disponen necesitan un entorno favorable para poder desarrollarse. Es aquí donde las autoridades reguladoras pueden y deben desempeñar su misión estableciendo un entorno reglamentario, social y fiscal lo más favorable posible. Así, las pequeñas empresas de transporte podrán convertir en oportunidades los numerosos retos que se les plantean hoy, empezando por la revolución de las TIC.

La importancia de las necesidades de información y comunicación de los transportes ha convertido naturalmente a este sector en un terreno fértil para la economía digital y, a fortiori, las plataformas de intermediación. Las nuevas tecnologías, ahora accesibles para las pequeñas empresas, están modernizando sustancialmente la economía de la movilidad (gracias a la optimización del uso de los vehículos, la disminución de los costes, la reducción de la

congestión, la simplificación de la interacción entre los proveedores y los clientes...). Dichas plataformas, en particular aquellas relacionadas con la economía colaborativa, al tiempo que optimizan la asignación de la oferta a la demanda, introducen un cambio radical que va más allá de las simples mejoras de rendimiento: cambia la forma en la que se organiza la movilidad debido a la oposición a los agentes establecidos y a la creación de un sistema autogobernado de prosumidores (consumidores-agentes), caracterizado por el replanteamiento de las relaciones entre empleado y empleador. Gracias al control de ambos extremos de la cadena (el conocimiento de las necesidades de los clientes en combinación con la capacidad de producir una oferta adaptada en el momento adecuado), los nuevos agentes del mundo digital han conseguido captar una parte de su valor añadido, planteando así retos en lo que se refiere a la inversión en la infraestructura utilizada, que es a su vez sufragada por los agentes públicos y privados de la economía no virtual.

El primer desafío para las pequeñas empresas es aprovechar esta transición digital. Ya sea que participen activamente en ella o no, deben adaptarse si no quieren decaer.

En segundo lugar, la tendencia, además, nunca ha sido tan favorable al desarrollo de soluciones sostenibles que permiten, a pesar de la limitada capacidad de las infraestructuras de transporte, responder de manera respetuosa con el medio ambiente a las crecientes necesidades de movilidad. En este sentido, hay que tener en cuenta que, si bien en los últimos diez años el nivel de las emisiones ha disminuido de forma generalizada en los demás sectores de la economía europea, en el sector del transporte el nivel de emisiones sigue aumentando. Actualmente representa alrededor de una cuarta parte de las emisiones totales de la Unión. La 21.ª Conferencia de las partes sobre la lucha contra el cambio climático no ha hecho más que confirmar la urgente necesidad de que este sector asuma su parte en la transición hacia una economía sin carbono. Para el año 2050, que está a la vuelta de la esquina, más del 80 % de la población vivirá en las ciudades. La movilidad urbana adquirirá, por consiguiente, una importancia aún mayor debido a la necesidad de organizar los desplazamientos de forma multimodal, específica e integrada. Una vez más, el papel de la autoridad reguladora será crear un marco que fomente esta transición ecológica. En otras palabras, se trata de lograr que la sostenibilidad resulte una inversión más rentable.

Seamos conscientes de que, si bien todas las empresas están sujetas a este imperativo, esto requiere esfuerzos que muy a menudo son más difíciles de realizar para las pequeñas estructuras.

Paradójicamente, aun cuando debería crear las mejores condiciones posibles para hacer frente a esta tendencia, el marco normativo en sí mismo constituye a menudo parte del problema, especialmente en un sector como el de los transportes, que está altamente regulado en varios niveles: local, regional, nacional, europeo y global.

Hoy en día, debido a las divergencias existentes en la aplicación del Derecho y a su mala ejecución, por un lado las distorsiones económicas y sociales de mercado siguen estando al orden del día y, por otro, las pequeñas empresas se ven más afectadas por la falta de un auténtico espacio único europeo de transporte. El acceso a la profesión en el sector del transporte varía considerablemente de un país a otro, por lo que los residentes y los no residentes no siempre compiten en pie de igualdad. Si bien la seguridad sigue siendo un objetivo ineludible en cualquier actividad relacionada con el transporte, a menudo esta se utiliza para crear barreras de acceso al mercado. Por ello, resulta evidente que necesitamos

más Europa también en este sector.

Ante la llegada de los nuevos operadores, la incertidumbre jurídica sobre la definición de los prestadores de servicios de transporte impide el establecimiento de una competencia equitativa y retrasa numerosas ambiciones de las pequeñas empresas. Si bien el concepto de «empleado» se definió en una Comunicación de la Comisión Europea (COM(2002)0694 final) como una persona que realiza un trabajo real y efectivo bajo la dirección de otra persona y por el cual recibe una remuneración, el concepto de «trabajador independiente» no está claro. Por otra parte, la complejidad de la normativa vigente puede poner a los agentes del sector del transporte en una situación difícil para afrontar la llegada de los nuevos operadores.

Cabe señalar que las distintas ayudas públicas disponibles para las pequeñas empresas, tanto de ámbito europeo como nacional, no siempre son de fácil acceso y los plazos no están bien adaptados a los ciclos de innovación. Europa debería tener mayor consideración hacia las pequeñas empresas.

Habida cuenta de lo anterior, el ponente formula una serie de propuestas con objeto de transformar los numerosos retos en oportunidades para las pequeñas empresas:

- acelerar los esfuerzos destinados a poner en marcha el espacio único europeo de transporte, para poner fin a las divergencias de la aplicación del Derecho (revisar la exención para los vehículos industriales ligeros, luchar contra las prácticas anticompetitivas, armonizar el acceso a la profesión y los controles correspondientes...);
- impulsar una convergencia entre la economía tradicional y las plataformas, entre ellas las relacionadas con la economía colaborativa, con el fin de fomentar la innovación, la protección de los consumidores y la competencia leal (un marco gracias al cual todas las empresas contribuyen al coste social del transporte y a la inversión en la infraestructura);
- organizar mejor la coordinación entre las autoridades locales y las pequeñas empresas de transporte a fin de mejorar la movilidad urbana, que el día de mañana será completamente libre de carbono.

Anexo I. Cuestionario difundido públicamente con el fin de ayudar a la preparación del informe

Informe de propia iniciativa del Parlamento Europeo sobre

**«Nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte,
incluidos los modelos de negocio colaborativos»**

CONSULTA

«En noviembre de 2015, la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo decidió elaborar un informe de propia iniciativa sobre las nuevas oportunidades para las pequeñas empresas del sector de los transportes, incluidos los modelos de economía colaborativa. Queridos emprendedores y agentes de la movilidad, como ponente sobre este ámbito me gustaría invitarles a que presenten sus sugerencias sobre qué forma es la más adecuada para permitir a sus empresas hacer frente a los retos a los que se enfrentan.»

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

Diputado al Parlamento Europeo

Vicepresidente de la Comisión de Transportes y Turismo

Miembro de la Comisión de Industria, Investigación y Energía

Presidente del Intergrupo sobre inversión a largo plazo y reindustrialización

INFORMACIÓN

El objetivo de este informe de propia iniciativa consiste en identificar los retos a los que se enfrentan hoy en día las pequeñas empresas del sector del transporte en Europa. En virtud de las conclusiones que se extraigan, se propondrán soluciones con vistas a reforzar nuestra competitividad, garantizando al mismo tiempo un desarrollo coherente y sostenible del sistema de transporte en su conjunto, así como unas condiciones equitativas para todos los agentes. Este informe, destinado a orientar a los legisladores sobre la mejor forma para abordar estas cuestiones, se limitará a las pymes y a las empresas emergentes relacionadas con la movilidad como servicio (tanto de pasajeros como de mercancías). Esta consulta, por tanto, no afecta directamente a la industria del transporte ni a las infraestructuras.

Se prevé adoptar la versión final del informe en septiembre de este año y se preparará un primer proyecto de informe a principios del mes de abril para que la comisión competente lo estudie más tarde ese mismo mes. El plazo para enviar sus contribuciones se establece, por tanto, para el **29 de febrero** (ya que este año es bisiesto). Sus contribuciones, así como cualquier duda o pregunta, deberán enviarse a la siguiente dirección: dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Estas aportaciones contribuirán a la elaboración del informe, pero su contenido no será difundido públicamente. Sin embargo, por razones de transparencia, los nombres de los participantes se mencionarán al final del informe.

Para ayudarles a estructurar sus respuestas, a continuación encontrarán una lista de preguntas orientativas. Si hubiera algún aspecto que desearan compartir con nosotros que no aparezca reflejado de forma adecuada en ninguna de las preguntas, no duden en añadirla.

PREGUNTAS

- 1) ¿Cuáles son los principales retos a los que se enfrenta su empresa en la actualidad?
- 2) ¿En qué medida ha digitalizado sus procedimientos? ¿Qué porcentaje de su actividad se basa o depende de las tecnologías de la información y la comunicación? ¿Qué papel desempeñan los macrodatos para su actividad?
- 3) ¿De qué forma tiene en cuenta el objetivo del desarrollo sostenible? ¿Y las recientes tendencias demográficas? (en particular el envejecimiento y la urbanización de la población)
- 4) ¿Está tratando de internacionalizar sus servicios y qué obstáculos ha encontrado en este sentido? ¿Constituyen los países «emergentes» una oportunidad de crecimiento para su empresa?
- 5) ¿En qué modo de transporte presta principalmente sus servicios? ¿En qué medida considera que este modo de transporte resulta demasiado rígido para permitir su acceso y supervivencia en el mercado correspondiente?
- 6) ¿Tiene la impresión de que los empresarios son bien recibidos y tratados en Europa?
- 7) ¿Cómo se financia? (subvenciones, préstamos, garantías de préstamos, inversiones en capital externo, etc.) ¿Conoce los distintos programas europeos destinados a apoyar a las pymes y a las empresas emergentes? ¿Los utiliza? ¿Por qué?
- 8) Si tiene una empresa emergente, ¿se ha sentido suficientemente acompañado en las distintas etapas de su desarrollo?
- 9) Si forma parte de la economía colaborativa:
 - ¿cómo han respondido las autoridades públicas a su llegada al mercado? ¿cuál es su relación con las empresas pertenecientes a la «vieja economía»?
 - la fiscalidad, los derechos sociales y la seguridad conforman algunas de las principales preocupaciones: ¿cuál es su impresión y cuáles serían sus recomendaciones al respecto?
- 10) ¿Considera que el entorno jurídico en el que evoluciona es satisfactorio? (estable en el tiempo, armonizado entre los países europeos, claro, adaptado a la realidad, completo...)
- 11) ¿Los problemas que menciona necesitarían una mejor/nueva reglamentación? ¿O una mejor aplicación de la reglamentación ya existente? ¿O menos reglamentación? ¿A qué escala? (local/nacional/europea)
- 12) ¿Cuál es su visión de la movilidad de aquí a dentro de 5, 10, 20 años? ¿Se siente optimista en cuanto al futuro de su empresa?

SOBRE USTED

- Nombre y razón social de su empresa:
- País de establecimiento principal y país/es en el/los que realiza sus actividades:
- Número de empleados/proveedores con los que cuenta para llevar a cabo el objeto de su sociedad:

- Tipo de servicio prestado:
- Fase de desarrollo:
- Volumen de negocios y valorización estimada:
- Contacto (correo electrónico + tel.) y página web / perfil en las redes sociales / aplicación:

Anexo II. Partes con las que el ponente se ha puesto en contacto

- Allied for Startups
- Avatar Logistics
- BlablaCar
- Captain Train
- Caja de Depósitos y Préstamos
- Cámaras de Comercio y Artesanía (APCMA)
- Comisión Europea
- Drivr
- Asociación europea de camiones de carretera (UETR)
- Federación nacional de transporte por carretera (FNTR)
- France Digitale
- Heetch
- Navegación interior en Europa (INE)
- LEO Express
- Movimiento de Empresas de Francia (Medef)
- Taxis Bleus
- Taxis G7
- Uber
- Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP)

Anexo III. Lista de expertos asociados

- Carlo Cambini, Escuela Politécnica de Turín, profesor asociado
- Matthias Finger, profesor, director de Transportes FSR y de la Junta directiva de las industrias de red de la Escuela politécnica federal de Lausana (EPFL)
- Gabriele Grea, Universidad comercial L. Bocconi, profesor
- Sampo Hietanen, director ejecutivo de Maas Finlandia
- Juan José Montero Pascual, UNED Madrid, profesor asociado

29.9.2016

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte, incluidos los modelos de negocio colaborativos
(2015/2349(INI))

Ponente de opinión: Elena Gentile

SUGERENCIAS

La Comisión de Empleo y Asuntos Sociales pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

- A. Considerando que los avances tecnológicos, los nuevos modelos de negocio y la digitalización han transformado el sector del transporte significativamente en los últimos años, y que han tenido repercusiones significativas en los modelos tradicionales de negocio y en las condiciones de trabajo y de empleo en dicho sector; y que, por una parte, se ha registrado una apertura en el sector del transporte y, por otra, las condiciones de trabajo han empeorado en numerosas ocasiones como consecuencia de la crisis económica y, en algunos casos, de una aplicación insuficiente de la reglamentación vigente;
- B. Considerando que el sector del transporte engloba no solo a los proveedores directos de servicios de transporte, sino también a las pymes que ofrecen servicios como mantenimiento de vehículos, venta de piezas de repuesto, formación del personal y alquiler de vehículos y de equipos; que tiene un enorme potencial de creación de empleo en relación con estas actividades, incluido empleo para personas altamente cualificadas; y que las políticas relacionadas con el sector del transporte deben tener en cuenta los intereses de toda la cadena de valor;
- C. Considerando que la Comisión señala en su Comunicación titulada «Una Agenda Europea para la economía colaborativa» (COM (2016)0356) que las modalidades de trabajo flexibles en el contexto de la economía colaborativa crean incertidumbre en cuanto a los derechos y los niveles de protección social, y que la frontera entre los trabajadores por cuenta propia y por cuenta ajena es cada vez más difusa;
- D. Considerando que solo el 1,7 % de las empresas de la Unión hacen pleno uso de las tecnologías digitales avanzadas, mientras que el 41 % no las utilizan en absoluto; y que la

digitalización de todos los sectores es un factor esencial para mantener y mejorar la competitividad de la Unión;

- E. Considerando el papel especial que desempeñan las pymes en la creación de empleo en el sector del transporte, en particular del transporte por carretera, y que se encuentran en una posición más débil que las empresas de mayor tamaño en términos de acceso a la financiación para realizar inversiones básicas, como créditos y las ayudas con cargo a los fondos europeos, entre otras;
- F. Considerando que la flexibilidad y facilidad de entrada inherentes a la economía colaborativa pueden brindar oportunidades de empleo a los grupos que tradicionalmente se ven excluidos del mercado laboral, en particular las mujeres, los jóvenes y los migrantes;
- G. Considerando que los interlocutores sociales sectoriales de la Unión están preocupados por la competencia desleal en los mercados de movilidad intraurbana que supone la aparición de «plataformas de transporte compartido contra retribución», que a menudo se relacionan con prácticas desleales de mercado, como elusión fiscal y el impago de las cotizaciones a la seguridad social, además de incumplir las normas laborales y sociales;
- H. Considerando que los servicios de transporte son una vía adecuada para trabajar por cuenta propia y fomentar una cultura emprendedora;
- I. Considerando que, según los últimos estudios, en el sector del transporte se tiende a trasladar la responsabilidad de abonar las cotizaciones a la seguridad social y las prestaciones de empleo a los subcontratistas y a los conductores por cuenta propia; y que existe el riesgo de que los conductores por cuenta propia se vean abocados a unas condiciones de trabajo precarias y que, al mismo tiempo, se incremente el falso trabajo por cuenta propia¹;
- J. Considerando que las plataformas en línea de los servicios de transporte pueden brindar la posibilidad de establecer una relación rápida entre las solicitudes de prestación de servicios de los consumidores, por una parte, y la oferta de mano de obra por parte de empresas registradas o de los trabajadores, por otra;
- K. Considerando que la OCDE estima que el empleo de calidad es un factor esencial de los esfuerzos para atajar el elevado nivel de desigualdad y promover la cohesión social²;
- 1. Hace hincapié en la necesidad de un entorno normativo y administrativo que favorezca la inversión y el acceso a la financiación, al tiempo que vele por el crecimiento sostenible y el empleo digno en las pequeñas empresas de transporte;

¹ Informe encargado por la Comisión Europea sobre la situación del mercado de transporte de mercancías por carretera en la Unión Europea (2014), Task A: recopilación y análisis de datos sobre la estructura del sector del transporte de mercancías por carretera en la Unión Europea (3 de febrero de 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 Presentación de Mark Pearson, director adjunto de la Dirección de Empleo, Trabajo y Asuntos Sociales de la OCDE, en la audiencia conjunta de las Comisiones ECON y EMPL sobre la desigualdad, el 21 de junio de 2016: <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

2. Toma nota de la aparición de la economía colaborativa en el sector del transporte, que brinda formas de trabajo más flexibles; subraya que los modelos de negocio colaborativos en el sector del transporte deben abordarse en el contexto de un debate más amplio sobre el establecimiento de una competencia leal y transparente; hace hincapié en la importancia de un marco jurídico estable en relación con los esfuerzos desplegados en favor del desarrollo de la economía colaborativa;
3. Observa el aumento del número de trabajadores a tiempo parcial, trabajadores temporales subcontratados y autónomos en el sector del transporte, así como una tendencia general hacia una mayor flexibilización de los contratos de trabajo; toma nota de que la economía colaborativa en el sector del transporte brinda a las personas, en este contexto, nuevas oportunidades de disponer de ingresos adicionales; de empleo a los jóvenes (en particular en el caso de personas que buscan trabajo temporal y formas flexibles de empleo que permitan compaginar el trabajo con los estudios); de una mejor conciliación de la vida profesional y privada; y de reducción del subempleo y del desempleo; señala, no obstante, que, en determinadas circunstancias, este hecho puede desembocar en situaciones de precariedad; hace hincapié en que las disposiciones vigentes en materia de salud y seguridad, así como las medidas de protección social, deben aplicarse al empleo flexible con el fin de evitar repercusiones sociales y financieras a largo plazo, y que deben excluir posibles riesgos, como la sobrecarga de trabajo para los trabajadores o una remuneración no acorde al rendimiento; subraya por ello la necesidad de que, por una parte, el mercado laboral sea flexible y, por otra, de que los trabajadores gocen de seguridad económica y social; pone de relieve que la reducción de los costes no debe minar las condiciones de trabajo ni las normas laborales;
4. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, en colaboración con los interlocutores sociales, evalúen periódicamente la repercusión de la digitalización en la cantidad y el tipo de empleos del sector del transporte, y que velen por que las políticas laborales y sociales se adapten al ritmo de la digitalización del mercado laboral del transporte;
5. Observa que el sector digital también incluye servicios profesionales e intermediarios que ofrecen plataformas que se limitan a conectar a los proveedores con los usuarios; insta a los Estados miembros a que establezcan umbrales mínimos que les permitan diferenciar las actividades económicas que suponen la prestación de servicios profesionales y las actividades no profesionales entre pares; pone de relieve que, si bien las primeras deben respetar, obviamente, las disposiciones fiscales y en materia de seguridad social, el uso profesional de las segundas también debe regularse;
6. Señala las oportunidades que brindan la economía colaborativa y el mercado único digital para la creación de empleo y un crecimiento integrador en las pequeñas empresas de transporte; subraya que la economía colaborativa, al igual que todos los demás sectores económicos, debe pagar impuestos y contribuciones sociales, cumplir la legislación laboral y social, y velar por la protección de los consumidores; considera que el gran potencial de transparencia de la economía colaborativa permite una buena trazabilidad de las operaciones de los servicios de transporte, de conformidad con el objetivo de aplicación de la legislación vigente; pide a la Comisión que publique directrices sobre la forma en que la legislación de la Unión se aplica a los diferentes modelos de negocio colaborativos con el fin de colmar, si procede, las lagunas reglamentarias en el ámbito del empleo y de la seguridad social de tal modo que se respeten las competencias nacionales;

pide a los Estados miembros que realicen un número suficiente de inspecciones y que impongan sanciones en caso de que las normas no se respeten;

7. Señala que el nivel de los obstáculos para acceder al mundo laboral en el sector del transporte es relativamente bajo y el gran potencial que brinda el sector para combatir el desempleo de larga duración;
8. Subraya que todos los prestadores de servicios de transporte, incluidos los de la economía colaborativa, tienen que cumplir las disposiciones obligatorias en materia de salud y seguridad y deben estar sujetos a las normas mínimas vigentes en materia de seguridad y seguridad social, independientemente de sus modelos de negocio y de empleo, ya sean «plataformas de transporte compartido con retribución», trabajo temporal u otros modelos;
9. Insta a los Estados miembros a que apliquen y ejecuten todas las leyes y reglamentaciones que afecten a las plataformas que ofrecen servicios de transporte en línea;
10. Destaca la importancia de controlar el cumplimiento de las normas obligatorias en materia de jornada laboral y de tiempos de conducción y descanso en el sector del transporte; recuerda que el Reglamento (UE) n.º 165/2014 relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera no se aplica a vehículos de menos de 3,5 toneladas (vehículos ligeros de mercancías); considera que, de conformidad con dicho Reglamento, los controles deben efectuarse mediante dispositivos digitales de control instalados en los vehículos; pide que se intensifiquen los controles con respecto a los períodos de trabajo y de descanso; recuerda que todas las tareas relacionadas con la actividad de un empleado deben considerarse tiempo de trabajo; destaca, asimismo, la importancia de controlar el cumplimiento de la legislación europea y nacional en materia de salud y seguridad en el trabajo, incluidas las condiciones de trabajo en los vehículos, en relación con todas las personas que participan en el sector del transporte con independencia de si tienen condición de trabajador autónomo, subcontratista, personal temporal o personal contratado;
11. Acoge con satisfacción la importante labor de los sindicatos, que en numerosos Estados miembros trabajan conjuntamente con los prestadores de servicios de transporte para intentar transformar el sector del transporte de manera sostenible desde el punto de vista social; destaca la importancia de unos interlocutores sociales sólidos e independientes en el sector del transporte, de un diálogo social institucionalizado a escala nacional y nacional, y de la participación de los empleados en los asuntos de la empresa; alienta a los interlocutores sociales a que negocien convenios colectivos en relación con todos los servicios de transporte de conformidad con las legislaciones y prácticas nacionales, puesto que estos acuerdos son un instrumento eficaz para asegurar unas normas sociales y laborales dignas; anima a las pymes del sector a que creen asociaciones o plataformas que las ayuden a este respecto y las mantengan informadas;
12. Toma nota de los debates en curso sobre la introducción en algunos Estados miembros de salarios mínimos en las empresas del sector del transporte que operan en su territorio; señala que el Sr. Juncker, presidente de la Comisión, declaró en su alocución de presentación ante el Parlamento que «un mismo trabajo en un mismo lugar debe

remunerarse de la misma manera»;¹

13. Recomienda que las empresas de economía colaborativa, además de las personas que trabajan en el sector del transporte, encuentren formas para trabajar conjuntamente de cara a la defensa de intereses comunes, por ejemplo en el ámbito de los seguros;
14. Pide a los Estados miembros que velen por una competencia justa, unas condiciones de trabajo dignas y la protección social de todos los trabajadores a fin de reducir el empleo precario en un sector en transición, y que mejoren la aplicación de la normativa vigente y de los acuerdos colectivos; pide a la Comisión y a los Estados miembros que luchen contra las prácticas contrarias a la competencia en el sector del transporte y que intercambien las mejores prácticas al respecto; pide, en particular, a los Estados miembros y a los interlocutores sociales que participen en la Plataforma en materia de lucha contra el trabajo no declarado; considera que la economía colaborativa puede ayudar, a través del registro de operaciones electrónicas, a los Estados miembros a combatir prácticas que pudieran desembocar en una competencia desleal;
15. Recuerda que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha definido el concepto de «trabajador» sobre la base de una relación laboral caracterizada por una serie de criterios, como la subordinación, la remuneración y la naturaleza del trabajo; acoge con satisfacción, a este respecto, la Comunicación de la Comisión sobre una agenda europea para la economía colaborativa; pide que se redoblen los esfuerzos de lucha contra el trabajo autónomo falso, la protección de los trabajadores y la creación de unas condiciones de competencia equitativa para las empresas del sector del transporte;
16. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen condiciones de trabajo dignas para todos los trabajadores del sector del transporte, incluido el nivel de protección requerido en materia de salud y seguridad en el trabajo, con independencia del tamaño y tipo de empresa que les contrate, el lugar de trabajo o el contrato subyacente; subraya la importancia de la salud y la seguridad en el trabajo, en particular habida cuenta del cambio demográfico y la alta movilidad de los trabajadores en el sector del transporte;
17. Llama la atención sobre una serie de situaciones de competencia desleal en el sector del transporte, que suelen producirse a costa de las pequeñas empresas de transporte; recuerda que la competencia desleal puede contribuir al deterioro de las condiciones de trabajo; pide a las autoridades competentes que sancionen adecuadamente las conductas indebidas a ese respecto;
18. Subraya que la subcontratación no debe utilizarse para eludir el cumplimiento de las normas laborales; anima a los Estados miembros a que vigilen la situación, a que fortalezcan, si procede, la legislación en materia de responsabilidad conjunta y solidaria, y a que garanticen la correcta aplicación y el cumplimiento de la normativa vigente;

¹ « Un nuevo comienzo para Europa: mi Agenda en materia de empleo, crecimiento, equidad y cambio democrático – Orientaciones políticas para la próxima Comisión Europea»; intervención introductoria en la sesión plenaria del Parlamento Europeo celebrada en Estrasburgo el 15 de julio de 2015; Jean-Claude Juncker, candidato a la presidencia de la Comisión Europea, p.7; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>.

19. Acoge con satisfacción los modelos de horario laboral flexible negociados por los interlocutores sociales en el sector del transporte que permiten a los trabajadores una mejora del equilibrio entre la vida laboral y la personal; destaca, no obstante, la importancia de controlar el cumplimiento de las normas obligatorias en materia de jornada laboral y de tiempos de conducción y descanso, lo que debería ser más sencillo como consecuencia de la digitalización del sector del transporte;
20. Subraya la especial importancia de las pymes que operan en el sector del transporte en las ciudades pequeñas, las regiones de difícil acceso y en la periferia de las grandes aglomeraciones urbanas en relación con la prestación de servicios de transporte a las personas que se desplazan al trabajo o a los centros escolares, comerciales y servicios, en particular allí donde el sistema de transporte público no funciona adecuadamente;
21. Subraya la relevancia de las competencias laborales del siglo XXI, como las competencias digitales, el trabajo en equipo, el pensamiento crítico y la capacidad de resolución de problemas, para hacer frente a las transformaciones y los cambios tecnológicos en el sector; subraya que la clave para una transformación social sostenible y la adaptación en el sector del transporte se encuentra en la formación de los empleados; pide a los interlocutores sociales, así como a las instituciones de enseñanza y formación, que elaboren estrategias relacionadas con competencias conexas y programas educativos destinados a las pequeñas empresas de transporte; considera que el empleador tiene como misión que sus empleados se familiaricen adecuadamente con las nuevas tecnologías, tales como las TI y las aplicaciones de seguimiento; subraya que, en el caso del trabajo temporal, la agencia que suministra el personal debe proporcionar una preparación y una formación adecuada a dicho personal;
22. Pide a la Comisión y los Estados miembros que promuevan modelos de economía social en el sector del transporte e intercambien mejores prácticas en este sentido, puesto que las empresas sociales han demostrado ser más resistentes en épocas de crisis económica que otros modelos de negocio;
23. Pide a la Comisión que recoja datos fiables sobre la economía colaborativa en el sector del transporte y que analice la repercusión en las condiciones laborales.

RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Fecha de aprobación	26.9.2016
Resultado de la votación final	+: 35 -: 2 0: 9
Miembros presentes en la votación final	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
Suplentes presentes en la votación final	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer

RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

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