

Czwartek, 13 września 2018 r.

P8_TA(2018)0355

Europa w ruchu – program działań dotyczący przyszłości mobilności w UE**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 września 2018 r. „Europa w ruchu – program działań dotyczący przyszłości mobilności w UE” (2017/2257(INI))**

(2019/C 433/21)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europa w ruchu – program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” (COM(2017)0283),
- uwzględniając porozumienie klimatyczne z Paryża ratyfikowane przez Parlament Europejski i Radę dnia 4 października 2016 r. ⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) ⁽²⁾,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 października 2017 r. w sprawie czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich ⁽³⁾,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 5 lipca 2017 r. w sprawie wpływu cyfryzacji i robotyzacji transportu na kształtowanie polityki UE ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie CARS 2020: w kierunku silnego, konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie stworzenia multimodalnych zintegrowanych systemów biletowych w Europie ⁽⁷⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju ⁽⁸⁾,
- uwzględniając oświadczenie z Vallety z dnia 29 marca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając badanie Parlamentu Europejskiego z 2016 r. pt. „Self-piloted cars: the future of road transport?” [Samochody autonomiczne – przyszłość transportu drogowego?],
- uwzględniając badanie Parlamentu Europejskiego z 2017 r. pt. „Infrastructure funding challenges in the sharing economy” [Wyzwania związane z finansowaniem infrastruktury w gospodarce współpracy],

⁽¹⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 195.⁽⁴⁾ Dz.U. C 345 z 13.10.2017, s. 52.⁽⁵⁾ Dz.U. C 184 E z 8.7.2010, s. 50.⁽⁶⁾ Dz.U. C 468 z 15.12.2016, s. 57.⁽⁷⁾ Dz.U. C 265 z 11.8.2017, s. 2.⁽⁸⁾ Dz.U. C 316 z 22.9.2017, s. 155.

Czwartek, 13 września 2018 r.

- uwzględniając badanie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 2017 r. pt. „Impact of digitalisation and the on-demand economy on labour markets and the consequences for employment and industrial relations” [Wpływ cyfryzacji oraz gospodarki na żądanie na rynki pracy oraz wpływ na zatrudnienie i stosunki przemysłowe],
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0241/2018),
- A. mając na uwadze, że w sektorze transportu zachodzą zmiany strukturalne, a przyszłość transportu w UE kształtować będą nadrzędne priorytety ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030, program „Czyste powietrze dla Europy” oraz unijne wytyczne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020;
- B. mając na uwadze, że dekarbonizacja transportu i wykorzystanie technologii niskoemisyjnych są szansą dla przyszłej mobilności i zrównoważonego wzrostu gospodarczego;
- C. mając na uwadze, że gospodarka współpracy i gospodarka dzielenia się zmieniają kształt sektora transportu na świecie; mając na uwadze, że wartość transakcji w sektorze transportu w ramach gospodarki współpracy w Europie oszacowano w 2015 r. na 5,1 mld EUR, co oznacza wzrost aż o 77 % w stosunku do roku poprzedniego, przy czym interakcje w obszarze niepieńszej gospodarki dzielenia się znacznie przekroczyły ten zakres, co jest dowodem znaczenia tego zjawiska;
- D. mając na uwadze, że według szacunków transport osób w latach 2010–2050 wzrośnie o około 42 %, zaś transport towarów wzrośnie w tym samym czasie o 60 %;
- E. mając na uwadze, że w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. wezwano, aby do roku 2030 przenieść 30 % (zaś do roku 2050 – 50 %) transportu towarów odbywającego się wzdłuż głównych korytarzy z transportu drogowego na bardziej zrównoważone rodzaje transportu takie jak kolej, zawarto w niej również wymóg rozwoju odpowiedniej zielonej infrastruktury;
- F. mając na uwadze, że stosowanie zasady „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” we wszystkich rodzajach transportu, również w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i lotniczym, przyczyni się do stworzenia równych warunków działania dla wszystkich rodzajów transportu;
- G. mając na uwadze, że nowe usługi w zakresie mobilności mają w zamierzeniu znacznie ulepszyć transport miejski oraz mają potencjał w tym zakresie dzięki zmniejszaniu zagęszczenia ruchu i emisji zanieczyszczeń oraz oferowaniu alternatywy dla posiadania prywatnego samochodu, jako że prywatny samochód to nadal główny środek transportu pod względem liczby odbywanych przejazdów; mając na uwadze, że usługi te mogą ułatwić przechodzenie na transport multimodalny i współdzielony, a więc również bardziej zrównoważony, i mogą stanowić uzupełnienie transportu publicznego oraz aktywnych form transportu;
- H. mając na uwadze, że sektor transportu odgrywa kluczową rolę w funkcjonowaniu gospodarki UE i jest źródłem ok. 4 % unijnego PKB oraz zapewnia ponad 5 % ogółu miejsc pracy w UE ⁽⁹⁾; mając na uwadze, że kobiety stanowią jedynie 22 % siły roboczej w tym sektorze, zaś jedna trzecia jego wszystkich pracowników to osoby w wieku powyżej 50. roku życia;
- I. mając na uwadze oczekiwanie, że pojazdy podłączone do sieci oraz pojazdy autonomiczne sprawią, iż transport drogowy stanie się w przyszłości wydajniejszy, bezpieczniejszy i pewniejszy, jako że główną przyczyną wszystkich wypadków drogowych w Europie jest błąd ludzki;
- J. mając na uwadze ogromne postępy, jakie poczyniono w ostatnich dziesięcioleciach, dzięki którym UE stała się regionem o najbezpieczniejszym transporcie drogowym na świecie, mając na uwadze, że ogromna liczba ofiar wypadków na drogach europejskich w ubiegłym roku, w których 25,5 tys. osób straciło życie, zaś 135 tys. odniosło poważne obrażenia, jest nadal przyczyną ogromnego cierpienia wielu osób, a także źródłem niedopuszczalnych kosztów finansowych szacowanych na 100 mld EUR rocznie; mając również na uwadze, że cele w zakresie obniżenia do 2020 r. liczby ofiar wypadków drogowych o połowę w stosunku do roku 2010 nie są realizowane i że liczba poważnych obrażeń oraz wypadków śmiertelnych niechronionych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i kierowcy mniejszych dwukołowych pojazdów silnikowych, drastycznie rośnie;

⁽⁹⁾ „EU Transport in Figures: Statistical pocketbook 2015” [Transport UE w liczbach – mały rocznik statystyczny za 2015 r.], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg, 2015 r.

Czwartek, 13 września 2018 r.

- K. mając na uwadze, że transport jest główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza na obszarach miejskich i jest przyczyną ponad 25 % ogółu emisji gazów cieplarnianych w UE, z czego ponad 70 % pochodzi z transportu drogowego, a także fakt, że udział ten wciąż rośnie;
- L. mając na uwadze, że z niedawnych badań i szacunków wynika, iż istnieje silny związek między narażeniem na zanieczyszczenia a większym zagrożeniem zdrowia publicznego, w tym chorobami układu krążenia (takimi jak udar mózgu i niedokrwienne choroby serca) i rakiem, mając również na uwadze szacunki, że pył zawieszony jest przyczyną 399 tys. przedwczesnych zgonów rocznie, zaś analogiczna liczba dla emisji tlenków azotu wynosi 75 tys., a dla ozonu – 13,6 tys.; mając na uwadze, że osoby zamieszkujące tereny miejskie są szczególnie narażone na to niebezpieczeństwo;
- M. mając na uwadze, że na całym świecie podejmuje się obecnie znaczne wysiłki, aby uczynić sektor transportu bardziej integracyjnym, bezpieczniejszym i sprawiedliwszym, a wysiłki te obejmują wprowadzanie ambitnych celów i wiążących norm, mając także na uwadze, że UE nie powinna przegapić okazji, by znaleźć się w awangardzie tych innowacji społecznych;

Wpływ przekształcenia transportu na umiejętności i sposoby pracy

1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji pt. „Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”, w którym odnotowano, że w sektorze mobilności zachodzą głębokie przemiany oraz podkreślono, że rewolucja w dziedzinie mobilności cyfrowej powinna doprowadzić do bezpieczniejszego, bardziej innowacyjnego, bardziej zintegrowanego, zrównoważonego, sprawiedliwszego, bardziej konkurencyjnego i czystsze sektora transportu drogowego, który jest połączony z innymi, bardziej zrównoważonymi rodzajami transportu; z zadowoleniem odnosi się do przyjętego w komunikacie podejścia strategicznego zakładającego wypracowanie spójnych ram regulacyjnych dla coraz bardziej złożonej dziedziny transportu drogowego;
2. zwraca uwagę, że sektor mobilności UE musi wykorzystać możliwości, jakie oferują technologie cyfrowe; uważa, że należy opracowywać i promować nowe modele biznesowe, które pozwalają rozwijać innowacyjne usługi w zakresie wspólnej mobilności, w tym nowe platformy internetowe dla prowadzenia operacji związanych z transportem towarów, organizowania grupowych dojazdów samochodowych lub oferowania usług w zakresie wspólnego korzystania z samochodu lub rowerów czy też aplikacje na smartfony, które oferują analizy i dane dotyczące warunków ruchu drogowego w czasie rzeczywistym;
3. zachęca Komisję i państwa członkowskie, by zaproponowały i stosowały środki współpracujących inteligentnych systemów transportowych zgodnie z celami i inicjatywami określonymi w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. oraz w porozumieniu klimatycznym z Paryża z grudnia 2015 r.;
4. podkreśla, że sektor motoryzacyjny UE zatrudnia 8 mln osób i wytwarza 4 % unijnej wartości dodanej brutto, zapewniając nadwyżkę handlową w wysokości 120 mld EUR;
5. zaznacza, że zmiany w przemyśle motoryzacyjnym związane z cyfryzacją, automatyzacją i produkcją bardziej ekologicznych samochodów będą wymagać nowej wiedzy fachowej oraz nowych metod pracy; podkreśla, że zmiany te powinny stwarzać nowe możliwości poprawy atrakcyjności sektora transportu oraz przezwyciężenia niedoborów siły roboczej w tym sektorze; zwraca uwagę, że produkcja bardziej ekologicznych, lepiej połączonych do sieci i bardziej zautomatyzowanych pojazdów wywrze wpływ na przemysł wytwórczy, działalność rozwojową, serwis i naprawę pojazdów oraz będzie wymagać nowych umiejętności, m.in. w związku z montażem silników elektrycznych lub produkcją akumulatorów, ogniw paliwowych, urządzeń komputerowych i czujników drugiej generacji; podkreśla, że już dziś sektor ten stoi w obliczu ogromnych wyzwań, jeżeli chodzi o rekrutację pracowników posiadających odpowiednie umiejętności oraz że choć oczekuje się dalszego wzrostu zatrudnienia w dziedzinie inżynierii, umiejętności w zakresie oprogramowania są nowym wymogiem, który muszą postawić przedsiębiorstwa; wzywa Komisję i państwa członkowskie do dostosowania szkoleń uzupełniających i doskonalenia zawodowego pracowników w unijnym sektorze transportu do nowych wyzwań;
6. podkreśla, że równość szans kobiet i mężczyzn powinna być priorytetem programu na rzecz przyszłości sektora transportu; podkreśla, że sektor transportu jest zdominowany przez mężczyzn, którzy stanowią trzy czwarte ogółu zatrudnionych w nim pracowników, oraz że istnieje potrzeba promowania równowagi płci; z zadowoleniem przyjmuje utworzenie platformy „Kobiety a transport – platforma UE na rzecz zmian”, której celem jest promowanie zatrudnienia kobiet i równości szans w sektorze transportu; wzywa Komisję i państwa członkowskie do współpracy w ramach tej platformy, aby tworzenie miejsc pracy dla kobiet w sektorze i cyfryzacja tego sektora szły ze sobą w parze;

Czwartek, 13 września 2018 r.

7. zwraca uwagę, że rewolucja cyfrowa zmieni kształt łańcucha wartości w przemyśle motoryzacyjnym, zmieni priorytety w dziedzinie badań naukowych i inwestycji oraz możliwości technologiczne, które muszą być przejrzyste, spójne i zgodne z normami prawnymi, co wpłynie na globalną pozycję konkurencyjną tego przemysłu;
8. przypomina, że jazda zautomatyzowana wywrze duży wpływ na siłę roboczą w sektorze transportu i będzie wymagać nabycia nowych kwalifikacji przez osoby wykonujące zawody objęte takim wpływem; apeluje do państw członkowskich, aby podjęły odpowiednie działania w perspektywie tej zmiany na rynku pracy, której powinien towarzyszyć aktywniejszy dialog społeczny; wzywa Komisję do opracowania na szczeblu UE strategii obejmującej nowe możliwości zatrudnienia, jakie powstaną dzięki cyfryzacji transportu, oraz do zebrania sprawdzonych rozwiązań wypracowanych w państwach członkowskich, aby wspierać tworzenie miejsc pracy w sektorze transportu, a także aby w pierwszym rzędzie zapewnić sprawiedliwe rozwiązania przejściowe dla pracowników, których zawody przestają istnieć w miarę cyfryzacji sektora transportu;
9. podkreśla, że jazda zautomatyzowana doprowadzi ostatecznie do sytuacji, w której konieczne będzie zajęcie się kwestią interpretacji obowiązujących przepisów UE w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku; wzywa Komisję, aby nieustannie monitorowała, czy potrzebne jest podjęcie działań prawodawczych;
10. zwraca uwagę na pozytywny wpływ cyfryzacji w transporcie, która umożliwi ograniczenie formalności administracyjnych oraz uproszczenie procedur zarówno z punktu widzenia władz, jak i przedsiębiorstw, a także ułatwi kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz przepisów dotyczących kabotażu dzięki wprowadzeniu tachografów cyfrowych, a tym samym przyczyni się do poprawy warunków pracy zawodowych kierowców oraz umożliwi stworzenie równych warunków pracy dla wszystkich przewoźników;
11. z zadowoleniem przyjmuje opracowany przez Komisję nowy program europejski na rzecz umiejętności oraz inicjatywy takie jak plan działania na rzecz współpracy sektorowej w zakresie umiejętności czy koalicja na rzecz umiejętności cyfrowych i zatrudnienia, które propagują współpracę między związkami zawodowymi, instytucjami szkoleniowymi i podmiotami sektora prywatnego w celu przewidywania i rozpoznawania rozbieżności między umiejętnościami kandydatów a wymogami rynku pracy oraz rozwiązywania problemu takich rozbieżności;
12. z zadowoleniem odnosi się do faktu, że sektor motoryzacyjny stanowi jeden z sześciu sektorów objętych pilotażowym planem działania, którym udostępniono środki za pośrednictwem sojuszu na rzecz umiejętności sektorowych w ramach programu Erasmus+;
13. wzywa Komisję do przedstawienia śródkresowej oceny rozpoczętych projektów dotyczących umiejętności w sektorze motoryzacyjnym, w tym trzyletniego projektu badawczego SKILLFUL oraz zaleceń sformułowanych przez grupę wysokiego szczebla GEAR 2030; uważa, że na podstawie wyników programu SKILLFUL możliwe będzie przeprowadzenie oceny adekwatności wymogów w zakresie szkoleń i kwalifikacji stawianych kierowcom wykonującym przewozy drogowe, szczególnie w świetle nowych zawodów i umiejętności;
14. apeluje do państw członkowskich, aby zamiast tylko reagować na konkretne wyzwania, aktywnie podchodziły do cyfryzacji oraz podejmowały kompleksowe i strategiczne decyzje oparte na neutralności technologicznej, mające na celu maksymalizację potencjalnych korzyści, a także aby pracowały nad porozumieniem w kwestii unijnego podejścia do kluczowych zagadnień;
15. zwraca uwagę na kluczową rolę, jaką mogą odgrywać użytkownicy i konsumenci we wspieraniu przekształcania transportu oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zagwarantowały większą przejrzystość i publiczny dostęp do istotnych danych w celu podniesienia poziomu wiedzy wśród ogółu społeczeństwa i wspierania świadomych wyborów konsumentów;

Przekształcanie poprzez postęp w badaniach naukowych i innowacji

16. zaznacza, że Europa jest światowym liderem zarówno w działalności produkcyjnej, jak transportowej oraz podkreśla, że aby mogła utrzymać konkurencyjność i pozycję lidera technologicznego, musi stale rozwijać sektor transportu, inwestować w niego, promować w nim innowacje i modernizować go w sposób zrównoważony;
17. przypomina o istotnym celu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu pozbawionego barier, w którym każdy środek transportu posiada własne miejsce w ramach efektywnej współmodalności i w którym ma miejsce większa interakcja międzymodalna, oraz wzywa w związku z tym państwa członkowskie do stworzenia odpowiednich warunków opartych na zachętach, aby poprawić efektywność środków transportu i usunąć istniejące przeszkody, takie jak niepotrzebne obciążenia administracyjne;

Czwartek, 13 września 2018 r.

18. przypomina, że w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach, ograniczenia wpływu zmiany klimatu i emisji dwutlenku węgla, zanieczyszczenia powietrza i zagęszczenia ruchu potrzebne będą zrównoważone i innowacyjne technologie transportowe oraz rozwiązania w dziedzinie mobilności, oraz że nieodzowne są europejskie ramy regulacyjne stymulujące innowacje; w związku z tym domaga się znaczniejszych środków na wzajemnie powiązane międzysektorowe działania badawcze i rozwojowe dotyczące pojazdów podłączonych do sieci i pojazdów autonomicznych, elektryfikacji infrastruktury kolejowej i drogowej, paliw alternatywnych, projektowania i produkcji pojazdów, zarządzania siecią i ruchem, a także usług i infrastruktury w zakresie inteligentnej mobilności, bez zaniebdywania systemów wykorzystywanych w innych sektorach; zauważa, że efektywny rozwój tych kluczowych innowacji wymagać będzie stosowania wielu form specjalistycznej wiedzy branżowej; w tym kontekście zwraca uwagę, że współpracujące, podłączone do sieci i zautomatyzowane pojazdy mogą sprawić, że przemysł europejski stanie się bardziej konkurencyjny, przyczynią się także do zmniejszenia zużycia energii i ograniczenia emisji pochodzących z transportu, a także do zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków drogowych; dlatego też podkreśla, że należy określić wymogi dotyczące infrastruktury, aby zapewnić bezpieczną eksploatację tych systemów;

19. zwraca uwagę, że Europa potrzebuje lepszych ram dotyczących wspólnych działań na rzecz badań naukowych i innowacji w zakresie transportu, aby nadać za rozwojem technologicznym i zapewnić swoim obywatelom jak najlepsze rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, a jednocześnie zagwarantować, że przedsiębiorstwa europejskie będą mogły utrzymać i zwiększyć przewagę konkurencyjną; uważa, że ambitne cele dotyczące systemu transportowego w przyszłości będzie można osiągnąć jedynie wówczas, gdy możliwe będzie opracowywanie, testowanie i wdrażanie nowych pomysłów i koncepcji w ścisłym połączeniu z programami politycznymi i regulacyjnymi;

20. apeluje o zapewnienie dalszego przejrzystego wsparcia finansowego na potrzeby badań naukowych, innowacji i szkoleń, jak ma to miejsce w kontekście strategii inteligentnej specjalizacji, w ramach których współfinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przeznaczono na takie dziedziny, jak układy napędowe czy inteligentne systemy transportowe;

21. przypomina, że finansowanie europejskie w kolejnych wieloletnich ramach finansowych (WRF) na lata 2021–2027 będzie miało zasadnicze znaczenie dla ukończenia budowy infrastruktury transgranicznej i usunięcia zatorów w głównych korytarzach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz zauważa, że finansowanie infrastruktury sprzyja inwestycjom prywatnym i publicznym w wysokiej jakości i zrównoważone usługi i technologie transportowe; dlatego też apeluje o udostępnienie w kolejnych WRF funduszy na rzecz wspierania w przyszłości szybkiego rozwoju i rozmieszczania systemów, usług i rozwiązań cyfrowych dla transportu;

22. podkreśla, że należy zmniejszyć przeszkody finansowe i uprościć dostęp do finansowania, ponieważ biurokracja i koszty administracyjne obciążają MŚP w odpowiednio większym stopniu ze względu na brak umiejętności i zdolności w tych przedsiębiorstwach; wzywa Komisję do kontrolowania, czy zaproszenia do składania ofert odnoszące się do inteligentnej infrastruktury transportowej ogłaszane w państwach członkowskich są zgodne z przepisami dyrektywy 2014/24/UE w sprawie zamówień publicznych, które dotyczą ułatwiania dostępu do zamówień publicznych małym i średnim przedsiębiorstwom;

23. zwraca uwagę, że Europa musi usprawnić tzw. ekosystem innowacji, począwszy od podstawowych badań w dziedzinie technologii, poprzez badania nad nowymi usługami i modelami biznesowymi, a skończywszy na innowacjach społecznych (kiedy upowszechnią się na rynku); podkreśla, że wsparcie publiczne dla ekosystemu innowacji powinno koncentrować się na niedoskonałościach rynku w zakresie badań naukowych i innowacji, a także na polityce sprzyjającej innowacjom, która sprawi, że standaryzacja europejska, uregulowania prawne i instrumenty finansowe przyczynią się do pobudzenia inwestycji sektora prywatnego w innowacje;

24. zwraca uwagę, że badania naukowe na szczeblu unijnym, prowadzone w szczególności w ramach programu „Horyzont 2020”, będą miały kluczowe znaczenie dla osiągnięcia rezultatów, czego dowiodły partnerstwa publiczno-prywatne, takie jak Wspólne Przedsiębiorstwo na rzecz Technologii Ogniw Paliwowych i Technologii Wodorowych oraz europejska inicjatywa na rzecz pojazdów ekologicznych, oraz apeluje o specjalne partnerstwo publiczno-prywatnego na rzecz pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanych; wspiera działania Komisji zmierzające do stworzenia europejskiego sojuszu na rzecz akumulatorów i domaga się dalszego wsparcia finansowego dla rozwoju produkcji i recyklingu w UE trwałych akumulatorów i ogniw baterii przeznaczonych do pojazdów nisko- i bezemisyjnych, wspiera również działania na rzecz sprawiedliwego podejścia światowego do przywozu materiałów takich jak lit i kobalt, jako że rozwój tych technologii będzie miał kluczowe znaczenie dla przyszłości czystej i zrównoważonej mobilności;

25. podkreśla znaczenie opracowania spójnych strategii rozwoju gospodarczego i przemysłowego, w których takim celem, jak dalszy rozwój produkcji i szersze wykorzystanie pojazdów niskoemisyjnych odpowiada rozmieszczenie zasobów przeznaczonych na ich osiągnięcie, także pod względem infrastruktury i elementów związanych z użytkowaniem, takich jak akumulatory – jest to kwestia, na którą Komisja i państwa członkowskie powinny zwrócić szczególną uwagę, opracowując unijną strategię produkcji akumulatorów; podkreśla znaczenie stwarzania zachęt dla producentów oraz wprowadzania na rynek dla obniżenia kosztów;

Czwartek, 13 września 2018 r.

26. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja stworzyła również powiązanie z gospodarką o obiegu zamkniętym, kładąc szczególny nacisk na zasoby deficytowe i akumulatory; zachęca w związku z tym Komisję do dalszej oceny śladu środowiskowego produkcji i recyklingu akumulatorów, aby uzyskać pełny obraz wpływu środowiskowego bateryjnych pojazdów elektrycznych w celu ułatwienia porównania trwałości różnych systemów napędowych przez cały okres użytkowania;

27. zwraca uwagę na potencjalne korzyści wtórnego zastosowania akumulatorów samochodowych, np. w inteligentnych sieciach lub na potrzeby inteligentnego magazynowania energii w domu oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie, by wspierały badania naukowe oraz projekty pilotażowe w tej dziedzinie za pomocą systemów finansowania;

28. popiera coraz szersze wykorzystywanie technologii cyfrowych we wdrażaniu zasady „zanieczyszczający płaci”, takich jak eTolling (elektroniczne pobieranie opłat) i eTicketing (system biletów elektronicznych), które opierają się efektywności środowiskowej pojazdów; z zadowoleniem przyjmuje wytyczne Komisji dla miast dotyczące regulacji dostępu pojazdów do miast; podkreśla jednak, że należy uczynić więcej na poziomie europejskim, aby uniknąć fragmentacji jednolitego obszaru transportu; podkreśla w związku z tym znaczenie finansowania projektów infrastrukturalnych w dziedzinie transportu oraz pokaźnych inwestycji w najbardziej przyjazne dla środowiska paliwa niskoemisyjne, by wspierać transformację systemu transportowego, a także zapewnić integrację aktywów energetycznych i transportowych w celu przyspieszenia przejścia na bardziej zrównoważony koszyk paliw; w kwestii finansowania transportu ze środków unijnych uważa, że dostosowanie do osiągnięcia celów klimatycznych powinno być jednym z kryteriów kwalifikowalności projektów;

29. przypomina o zobowiązaniach UE dotyczących walki ze zmianą klimatu wynikających z porozumienia paryskiego, programu działań ONZ do roku 2030 oraz ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030; z zadowoleniem odnosi się do przyjętych już środków, takich jak cykl testów w ramach światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) oraz pakiety dotyczące emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, których celem jest zmniejszenie rozbieżności między deklarowanymi celami w zakresie obniżenia emisyjności a rzeczywistymi emisjami zanieczyszczeń w ruchu drogowym; wzywa Komisję do monitorowania skuteczności tych środków i w razie potrzeby do zaproponowania dalszych usprawnień; jest zdania, że WLTP stanowi krok we właściwym kierunku, jeżeli chodzi o pomiar zużycia paliw przez samochody osobowe, a także pomiar emitowanego przez nie CO₂;

30. zauważa, że zapewnienie konsumentom informacji o samochodach osobowych jest nieodzowne, aby przyspieszyć dekarbonizację transportu i w związku z tym domaga się lepszego, wiarygodniejszego i skuteczniejszego informowania na temat emisji zanieczyszczeń i zużycia paliwa przez pojazdy, w tym znormalizowanego, widocznego i jasnego oznakowania pojazdów, aby umożliwić konsumentom dokonywanie świadomych wyborów i promować zmiany w zachowaniu przedsiębiorstw i osób prywatnych oraz zapewnić bardziej ekologiczną mobilność; podkreśla, że dokładniejsze informacje umożliwią również organom publicznym państw członkowskich, regionom i miastom korzystanie z „zielonych” zamówień publicznych i ułatwią im to; z zadowoleniem przyjmuje zalecenie Komisji (UE) 2017/948⁽¹⁰⁾, a jednocześnie wzywa ją, by rozważyła dokonanie przeglądu dyrektywy 1999/94/WE⁽¹¹⁾ w sprawie etykietowania pojazdów;

31. zwraca uwagę na obecne bariery finansowe i niefinansowe, na jakie napotyka konsumenci przy zakupie pojazdu niskoemisyjnego; przypomina, że akceptacja przez użytkownika końcowego pojazdów niskoemisyjnych zależy w dużym stopniu od dostępności wszechstronnej i transgranicznej infrastruktury; dlatego też z zadowoleniem przyjmuje dotychczasowe inicjatywy prywatne i publiczne podejmowane w celu umożliwienia roamingu między operatorami infrastruktury ładowania; wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby podjęły wszelkie niezbędne kroki w celu ułatwienia roamingu i dostępności tej infrastruktury w Europie; wzywa Komisję, by udzieliła większego wsparcia państwom członkowskim w ich staraniach na rzecz rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, aby jak najszybciej objąć nią całą UE;

32. uważa, że aby przyspieszyć wzrost udziału paliw niskoemisyjnych w rynku oraz w pełni wykorzystać płynące z nich korzyści klimatyczne, należy stworzyć zachęty do ich stosowania oraz do opracowywania kompatybilnych pojazdów; przypomina jednak, że w celu spełnienia wymogów porozumienia paryskiego konieczne będzie obniżenie do zera emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu do połowy obecnego stulecia; zwraca uwagę, że europejski sektor transportu drogowego nie może stać się bardziej zrównoważony pod względem ekologicznym i gospodarczym, jeżeli nadal będzie wobec niego stosowane uniwersalne podejście technologiczne, dlatego też konieczne jest przejście na prawdziwie neutralną pod względem technologicznym ocenę systemów napędowych, aby możliwe było opracowywanie pojazdów przyszłości spełniających różne potrzeby w zakresie mobilności; podkreśla, że niezbędne są działania międzysektorowe, aby przyspieszyć inwestycje w infrastrukturę paliw niskoemisyjnych, co jest warunkiem większej popularyzacji i szerszego rozpowszechnienia pojazdów z napędem alternatywnym;

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 142 z 2.6.2017, s. 100.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.

Czwartek, 13 września 2018 r.

33. podkreśla, że dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów ⁽¹²⁾ musi uwzględniać potrzeby i dostępne zasoby gmin i władz regionalnych, aby możliwe było zrealizowanie jej pełnego potencjału, zwłaszcza pod względem złożoności i obciążeń administracyjnych;

34. z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Komisji do przedstawienia do dnia 2 maja 2018 r. wniosku ustawodawczego dotyczącego norm emisji CO₂ i norm zużycia paliwa dla pojazdów ciężkich, które powinny być ambitne, realistyczne i oparte na danych zgromadzonych za pomocą narzędzia obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd (VECTO), aby zapewnić spójne prawodawstwo dotyczące pojazdów ciężarowych; podkreśla, że VECTO musi być terminowo i regularnie aktualizowane, aby mogło prawidłowo i w odpowiednim czasie uwzględniać nowe technologie poprawiające efektywność pojazdu;

35. podkreśla, że poziom ambicji związanych z celami emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich musi być spójny z przyszłymi ambicjami dotyczącymi zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, np. w ramach Euro 7, a także z wymogami dyrektywy (UE) 2015/719 w sprawie wymiarów i obciążeń pojazdów ⁽¹³⁾;

36. przypomina przerażające eksperymenty polegające na ekspozycji ludzi i małp na zanieczyszczenia, które prowadził EUGT – europejski zespół ds. badań nad środowiskiem i zdrowiem w sektorze transportu, który jest organem finansowanym przez duże koncerny samochodowe; przypomina również, że nie jest to pierwszy tego rodzaju skandal w tej branży; domaga się, aby wszelkie badania naukowe prowadzone w celu dostarczania informacji do celów kształtowania polityki UE były niezależne od przemysłu motoryzacyjnego, również pod względem finansowania i podwykonawstwa;

Transformacja transportu z korzyścią dla wszystkich użytkowników

37. podkreśla, że łączność sieciowa pomiędzy pojazdami autonomicznymi, między pojazdami a infrastrukturą, między pojazdami, rowerami a pieszymi, a także w ramach samej sieci powinny stanowić podstawowy cel długoterminowy w trosce o zapewnienie płynności ruchu; apeluje w związku z tym do Komisji o zajęcie się kwestią korzystania z danych i zarządzania nimi, z położeniem nacisku na ochronę danych, a także o dokonanie analizy wszystkich potencjalnych zastosowań technologii CAD obejmujących wysoki poziom autonomii i oferujących usługi zapewniające wartość dodaną; podkreśla potrzebę rozwijania infrastruktury telekomunikacyjnej i satelitarnej, aby zapewnić lepsze określanie położenia pojazdów i skuteczniejsze usługi komunikacyjne między pojazdami a infrastrukturą oraz wzywa Komisję, by określiła, które elementy obecnej infrastruktury transportowej należy dostosować do standardów inteligentnej infrastruktury transportowej i w jakim czasie;

38. zwraca uwagę, że autonomiczna jazda i czyste ekologicznie pojazdy będą wymagały zintegrowanego planowania infrastruktury i inwestycji w nią, aby wyposażyć drogi w niezbędną infrastrukturę telekomunikacyjną i ładowania (np. dla samochodów elektrycznych) oraz zapewniać wysokiej jakości dane dotyczące dróg (np. wysokiej rozdzielczości mapy cyfrowe) i w pełni interoperacyjne urządzenia pokładowe; wzywa Komisję i państwa członkowskie do pobudzenia inwestycji służących finansowaniu innowacyjnej i zrównoważonej modernizacji infrastruktury transportowej;

39. przypomina Komisji, że w celu zapewnienia odpowiedniej łączności dla transportu i właściwego zarządzania bezpieczeństwem, sygnalizacją, automatyzacją i usługami cyfrowymi dla konsumentów oraz bezpiecznego zarządzania danymi należy jak najszybciej zapewnić objęcie pełnym zasięgiem sieci 5G korytarzy TEN-T dla transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej; apeluje o opracowywanie projektów inteligentnych autostrad i tworzenie inteligentnych korytarzy transportowych; uważa, że drogi główne powinny być wyposażone w światłowody i stacje łączności bezprzewodowej oraz stacje bazowe 5G;

40. przypomina, że nadrzędnym celem powinno być ograniczenie do zera liczby ofiar na drogach europejskich oraz zwraca uwagę na konieczność zapewnienia bezpiecznego współistnienia starych i nowych środków transportu, przy czym obowiązkowy montaż określonych systemów wspomagania kierowcy i zapewnienie odpowiedniej infrastruktury ułatwi to przejście; wzywa Komisję do przeprowadzenia gruntownej i neutralnej pod względem technologicznym oceny wpływu na bezpieczeństwo korzystania ze zautomatyzowanych systemów transportowych polegającej na przyjęciu całościowego podejścia do analizy wpływu wszystkich intermodalnych systemów transportowych na bezpieczeństwo;

⁽¹²⁾ Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5.

⁽¹³⁾ Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1.

Czwartek, 13 września 2018 r.

41. podkreśla, że wciąż nie osiągnięto wyznaczonych celów w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych w wypadkach drogowych, dlatego w przyszłości europejska polityka transportowa powinna nadal koncentrować się na osiągnięciu tych celów; podkreśla, jak ważne są odpowiednie przepisy dotyczące bezpieczeństwa, aby sektor transportu drogowego stał się bezpieczniejszy; przypomina Komisji i państwom członkowskim, że aby zredukować liczbę wypadków drogowych i ofiar wypadków w Europie, należy zapewnić odpowiednie warunki parkowania i odpoczynku w całej UE;

42. zwraca uwagę, że rozwój samochodów zautomatyzowanych i podłączonych do sieci opiera się w dużej mierze na technologii; wzywa zatem do zbadania i uznania skutków społecznych tego rozwoju oraz uważa, że należy zapewnić pełną zgodność wprowadzania samochodów podłączonych do sieci i pojazdów zautomatyzowanych z wartościami społecznymi, ogólnoludzkimi i środowiskowymi oraz celami w tej dziedzinie; podkreśla, że w razie wypadku z udziałem co najmniej jednego pojazdu zautomatyzowanego musi być jasne, kto ponosi odpowiedzialność, np. przedsiębiorstwa produkujące oprogramowanie, producent pojazdu, kierowca lub towarzystwo ubezpieczeniowe;

43. podkreśla, że zmiany te nie powinny zachodzić kosztem marginalizacji społecznej i łączności w państwach członkowskich i na obszarach, gdzie występują niedobory w zakresie mobilności; zwraca uwagę na potrzebę poprawy wydajności sieci przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury sieciowej i za pomocą znaczących innowacji w przyszłości, aby umożliwić głębszą integrację technologii cyfrowych oraz zniwelować poważne dysproporcje pod względem łączności między państwami członkowskimi, a także między obszarami miejskimi a wiejskimi oraz obszarami położonymi centralnie a obszarami oddalonymi, co będzie wymagało opracowania wielu zindywidualizowanych rozwiązań opierających się na koordynacji sektora publicznego i prywatnego; podkreśla, że konwencjonalne środki transportu, takie jak autobusy, nadal mają kluczowe znaczenie na obszarach odległych i górskich i nie należy ich pomijać w tym procesie; przypomina, że doświadczenia wielu państw UE pokazują, iż organizacja transportu zbiorowego i publicznego w oparciu o umowy o zobowiązaniach z tytułu świadczenia usług publicznych polegająca na łączeniu rentownych i nierentownych odcinków może przynieść optymalne wyniki odczuwalne przez obywateli, widoczne w finansach publicznych i w konkurencji na rynku;

44. przypomina o potrzebie wspierania zbiorowych i bezpieczniejszych środków transportu towarów i pasażerów w głównych transgranicznych korytarzach transportowych i na obszarach wielkomiejskich, aby zmniejszyć zanieczyszczenie, korki i liczbę ofiar wypadków drogowych oraz chronić zdrowie obywateli i użytkowników dróg;

45. apeluje do Komisji i państw członkowskich, by w uzupełnieniu działań w zakresie promowania turystyki propagowały plany zrównoważonej mobilności w miastach oraz na obszarach wiejskich, które są uzasadnione interesem publicznym i łączą wszystkie nowe rodzaje transportu, a jednocześnie wspierały stosowanie systemów multimodalnego transportu pasażerów, poprawiały mobilność i jakość usług świadczonych obywatelom, w tym osobom starszym i niepełnosprawnym, oferowały im rozwiązania alternatywne oraz internalizowały bądź redukowały koszty zdrowotne i zewnętrzne koszty środowiskowe ponoszone przez miasta; zwraca uwagę, że takie plany powinny sprzyjać integracji społecznej, uczestnictwu i zatrudnieniu obywateli zamieszkujących obszary oddalone, aby przeciwdziałać zagrożeniu wyludniania się obszarów wiejskich, poprawiać dostęp i połączenia z najbardziej oddalonymi regionami oraz obszarami przygranicznymi; podkreśla, że mobilność na obszarach wiejskich różni się znacznie od mobilności w miastach, nie tylko pod względem odległości i dostępności transportu publicznego, ale również pod względem czynników środowiskowych i gospodarczych, takich jak mniejsze obciążenie środowiska przez emisję zanieczyszczeń, niższy średni dochód oraz większe bariery dla inwestycji w infrastrukturę;

46. zauważa, że doświadczenia z poprzednich i bieżących projektów, takich jak program prac w dziedzinie transportu, instrument „Łącząc Europę” oraz projekt „Zrównoważona mobilność współdzielona powiązana z transportem publicznym na obszarach wiejskich w Europie” (SMARTA), są źródłem rozwiązań umożliwiających tworzenie inteligentnych wsi, w tym efektywniejszą i inteligentniejszą logistykę „od drzwi do drzwi”, innowacyjnych koncepcji mobilności jako usługi (MaaS), inteligentnej infrastruktury transportowej nowej generacji, połączonego i zautomatyzowanego transportu oraz inteligentnego transportu miejskiego (transport do i z miast);

47. podkreśla, że mobilność jest coraz częściej traktowana jako usługa i dlatego należy umożliwić rozbudowę sprawnego transgranicznego transportu multimodalnego „od drzwi do drzwi”, w związku z czym wzywa państwa członkowskie do udostępniania w czasie rzeczywistym informacji o usługach odbywania i rezerwowania podróży multimodalnych oraz wzywa Komisję, by do końca 2018 r. przedstawiła wniosek ustawodawczy dotyczący praw pasażerów korzystających z transportu multimodalnego; jest zdania, że nowe usługi transportowe należy traktować (przykładowo na potrzeby systemów opłat drogowych) jako sposoby podróżowania, które są przynajmniej tak dobre, jak korzystanie z prywatnego pojazdu, a nawet bardziej pożądane, a także że ich wprowadzanie nie powinny spowalniać przeszkody legislacyjne;

Czwartek, 13 września 2018 r.

48. apeluje do Komisji, by propagowała stosowane już krajowe i lokalne wzorcowe praktyki łączące nowe i tradycyjne formy mobilności, wspierające wybory dokonywane przez konsumenta, umożliwiające konsumentom dostęp do informacji o przejazdach multimodalnych i możliwości zakupu biletów na nie, a także sprzyjające ograniczeniu korzystania z transportu prywatnego na rzecz transportu publicznego lub promujące oferty proponowane w ramach gospodarki współpracy w dziedzinie transportu, które stanowią bodziec i niezbędne wsparcie dla propagowania zrównoważonej turystyki oraz dziedzictwa środowiskowego i kulturowego, oraz w szczególności sprzyjające MŚP i skupiające się na państwach członkowskich oraz obszarach, gdzie występują niedobory w zakresie mobilności;

49. ponownie stwierdza, że podróże to sektor, na który największy wpływ wywiera cyfryzacja, oraz że nowe i bardziej wpływowe środowisko cyfrowe umożliwi konsumentom odgrywanie aktywniejszej roli podczas wyszukiwania, kupowania, rezerwowania i opłacania podróży; uważa, że konieczne jest egzekwowanie istniejących przepisów, które gwarantują przejrzystość i neutralność, aby konsumenci mogli dokonywać świadomych wyborów w oparciu o wiarygodne informacje;

50. zwraca uwagę na znaczenie doradztwa w dziedzinie mobilności; uważa, że ważne jest, aby zachęcać obywateli do przyjmowania zwyczajów w zakresie zrównoważonej mobilności za pomocą zachęt ekonomicznych, a także podnoszenia poziomu wiedzy na temat wpływu środowiskowego poszczególnych rodzajów transportu oraz przez koordynację i opracowywanie niskoemisyjnych usług transportowych, takich jak transport publiczny, jak również przez tworzenie lub udoskonalanie infrastruktury w zakresie tzw. mobilności miękkiej, czyli przemieszczania się pieszo, rowerem itp., aby zapewnić obywatelom alternatywę dla transportu drogowego; zwraca uwagę na potrzebę finansowania projektów ułatwiających lokalną i regionalną mobilność niskoemisyjną, taką jak np. systemy rowerów miejskich;

51. wzywa Komisję, by promowała wydajną logistykę ekologiczną, aby lepiej poradzić sobie z przewidywanym wzrostem zapotrzebowania na transport towarowy dzięki optymalnemu wykorzystaniu pojemności ładunkowej pojazdów ciężarowych oraz zredukowaniu liczby przejazdów pustymi lub tylko częściowo załadowanymi pojazdami ciężarowymi; apeluje ponadto do Komisji, by zintensyfikowała wysiłki na rzecz przejścia na transport multimodalny, a także propagowała platformy multimodalne do koordynacji popytu na transport oraz wzywa państwa członkowskie, by standardowo stosowały w całej Europie elektroniczne dokumenty przewozowe, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne i poprawić efektywność;

52. podkreśla ważny wkład, jaki jazda w kolumnie pojazdów i wykorzystanie długich samochodów ciężarowych mogą wnieść w poprawę efektywności i oszczędzanie paliwa w transporcie drogowym towarów, w związku z czym wzywa Komisję i państwa członkowskie do osiągnięcia celów deklaracji z Amsterdamu i stworzenia zachęt do szerszego korzystania z długich samochodów ciężarowych;

53. zachęca Komisję do wspierania inicjatyw, które przyczyniają się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych na drogach i do unikania ich bez przenoszenia ruchu na alternatywne odcinki dróg, np. przykładowych wzorcowych praktyk w zakresie pobierania opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych oraz skutecznych środków w zakresie przechodzenia na transport multimodalny;

54. wzywa Komisję do przeprowadzenia szczegółowej oceny kwestii związanych z prywatnością danych i odpowiedzialnością, które mogą pojawić się w związku z rozwojem pojazdów zautomatyzowanych;

55. podkreśla potencjał modeli gospodarki współpracy pod względem zwiększania wydajności systemu transportu i redukcji niepożądanych efektów ubocznych ruchu drogowego, takich jak zatory komunikacyjne i emisje zanieczyszczeń; wzywa władze, by zgodnie z zasadą pomocniczości rozważyły możliwość pełnego włączenia usług transportowych faktycznie opartych na współpracy do systemu transportu konwencjonalnego, mając na celu wspieranie tworzenia kompletnych i sprawnie funkcjonujących łańcuchów transportowych oraz oferowanie nowych rodzajów mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju;

56. podkreśla, że w kontekście gospodarki współpracy najpilniejsze zagadnienia związane są z ochroną konsumentów, podziałem odpowiedzialności, opodatkowaniem, systemami ubezpieczeń, ochroną socjalną pracowników (niezależnie od tego, czy są zatrudnieni, czy prowadzą własną działalność) i ochroną danych oraz oczekuje działań regulacyjnych w tych dziedzinach; wzywa Komisję i państwa członkowskie do dopilnowania, by gospodarka współpracy nie prowadziła do nieuczciwej konkurencji, była przyczyną dumpingu socjalnego i podatkowego oraz zastępowała uregulowany transport publiczny;

Czwartek, 13 września 2018 r.

57. zwraca uwagę, że w świetle wyroku TSUE w sprawie C-434/15 ⁽¹⁴⁾ z dnia 20 grudnia 2017 r. należy jasno określić granicę między samym tylko pośrednictwem przez platformy internetowe a świadczeniem usług transportowych; jest zdania, że usługa nie jest częścią społeczeństwa informacyjnego wówczas, gdy działalność polega głównie na świadczeniu usług w ramach zawodów regulowanych oraz we wszystkich przypadkach, w których platforma technologiczna bezpośrednio lub pośrednio określa koszt, zakres lub jakość świadczonej usługi;

58. apeluje do państw członkowskich, aby podjęły środki mające na celu zmniejszenie ryzyka i prawdopodobieństwa unikania opodatkowania przez przedsiębiorstwa świadczące usługi w ramach gospodarki współpracy, a także by domagały się od przedsiębiorstw płacenia podatków tam, gdzie generują zyski i rzeczywiście świadczą usługi;

o

o o

59. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

⁽¹⁴⁾ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 20 grudnia 2017 r., *Asociación Profesional Elite Taxi przeciw Uber Systems Spain, SL*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.