

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

P8_TA(2016)0455

Нови възможности за малките транспортни предприятия**Резолюция на Европейския парламент от 24 ноември 2016 г. относно нови възможности за малките транспортни предприятия, в това число съвместни бизнес модели (2015/2349(INI))**

(2018/C 224/20)

Европейският парламент,

- като взе предвид Договора за ЕС и по-специално член 5, параграф 3 от него,
- като взе предвид Протокол № 2 относно прилагането на принципите на субсидиарност и на пропорционалност,
- като взе предвид Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
- като взе предвид своята резолюция от 9 септември 2015 г. относно изпълнението на Бялата книга за транспорта от 2011 г.: равностетка и бъдещи действия за устойчива мобилност⁽¹⁾,
- като взе предвид Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията относно определението за микро-, малки и средни предприятия,
- като взе предвид годишния доклад за 2014/2015 г. относно европейските МСП,
- като взе предвид съобщенията на Комисията, озаглавени „Мисли първо за малките — „Small Business Act“ за Европа“ (COM(2008)0394) и „Преглед на „Small Business Act“ за Европа“ (COM(2011)0078),
- като взе предвид съобщението на Комисията „Европейска програма за икономиката на сътрудничеството“ (COM(2016)0356),
- като взе предвид съобщението на Комисията относно Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии (COM(2016)0501),
- като взе предвид своята резолюция от 5 февруари 2013 г. относно улесняване достъпа на МСП до финансиране⁽²⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 19 май 2015 г. относно „зелен“ растеж и възможности за МСП⁽³⁾,
- като взе предвид инструмента за МСП на програмата „Хоризонт 2020“ и INNOSUP, COSME, бизнес портала „Вашата Европа“, пилотния проект „Бърз път към иновации“ и възможностите за изграждане на мрежи;
- като взе предвид Директивата за електронната търговия (2000/31/ЕО) и Директивата за услугите (2006/123/ЕО),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегия за цифров единен пазар за Европа“ (COM(2015)0192),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Осъвременяване на единния пазар: повече възможности за гражданите и предприятията“ (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Приети текстове, P8_TA(2015)0310.⁽²⁾ ОВ С 24, 22.1.2016 г., стр. 2.⁽³⁾ ОВ С 353, 27.9.2016 г., стр. 27.

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

- като взе предвид Механизма за свързване на Европа (МСЕ), създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. ⁽¹⁾,
 - като взе предвид член 52 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по заетост и социални въпроси (A8-0304/2016),
- А. като има предвид, че малките и средни предприятия (МСП) са основният двигател на европейската икономика, като представляват, въз основа на цифри от 2014 г., 99,8 % от всички предприятия извън финансовия сектор, и в тях са концентрирани две трети от всички работни места;
- Б. като има предвид, че малките и средни предприятия, които създават работни места през последните години, са предимно в сектора на услугите;
- В. като има предвид, че малките транспортни предприятия играят решаваща роля в правилното функциониране на мобилността в Европа, но често срещат затруднения да навлязат на пазара или да задържат мястото си в рамките на пазара, особено поради наличието на монополи на въпросния пазар;
- Г. като има предвид, че малките предприятия предоставят добавена стойност, особено в отдалечените и в гъсто населените райони, благодарение на това, че отлично познават местния пазар, на близостта им с клиента и/или на тяхната способност за бърза реакция и иновации; като има предвид, че освен това те са в състояние да предоставят съобразени с нуждите услуги и са инструменти за борба със социалното изключване, за създаване на работни места, генериране на икономическа активност, подобряване на управлението на мобилността и принос към развитието на туризма (в случаите, когато услугите за мобилност са пряко свързани с търсенето от страна на посетителите на нови продукти и опит);
- Д. като има предвид, че както търсенето на транспортни услуги, така и условията, приложими към тяхното предоставяне, се различават значително за пътниците и стоките, и че намаляването на мобилността не е вариант;
- Е. като има предвид, че организацията на транспорта в големите градове и по пътищата до тях създава условия за възникване на транспортни блокади и задръствания, представляващи значителна тежест за икономиката, като има предвид, че МСП в транспортния сектор са важно допълнение към мрежата на обществения транспорт в градските възли, особено в периоди от деня, когато общественият транспорт е много нередовен, както и в най-отдалечените райони без подходящо развита услуга за крайградски транспорт;
- Ж. като има предвид, че неотдавнашно проучване на Комисията показва, че 17 % от европейските потребители са използвали услуги, предоставени от икономиката на споделянето, а 52 % са запознати с предлаганите услуги; като има предвид, че очакванията на потребителите са насочени към леснодостъпни и гъвкави начини на използване на транспортни услуги, като в същото време цените се запазват в съответствие с действителните разходи за предоставянето, както и към лесен достъп до резервиране и сигурно плащане за предоставените услуги;
- З. като има предвид, че икономиката на споделянето в транспортния сектор може активно да насърчи развитието на устойчиви форми на мобилност; като има предвид, че саморегулирането невинаги е решение и е необходима подходяща регулаторна рамка;
- И. като има предвид, че неотложната необходимост от устойчиво развитие и революцията в сферата на информационните и комуникационните технологии създадоха безпрецедентни възможности и предизвикателства за предприятия от всякакъв мащаб по отношение на отговора на нарастващото търсене на устойчива мобилност в рамките на ограничената инфраструктура;
- Й. като има предвид, че експоненциалният ръст на навлизането на интелигентни мобилни устройства, както и всеобхватното покритие на високоскоростната широколентова мрежа създадоха нови цифрови инструменти както за доставчиците на транспортни услуги, така и за потребителите, като намалиха транзакционните разходи и също така понижиха значението на физическото местоположение на доставчиците на услуги, което им дава възможност да бъдат широко свързани чрез цифрови мрежи, също така от отдалечени райони, за да предоставят услуги не само на регионално равнище, но и в световен мащаб;

⁽¹⁾ ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129.

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

- К. като има предвид, че технологичният напредък, новите бизнес модели и цифровизацията са променили в значителна степен сектора на транспорта през последните години, като са дали сериозно отражение върху традиционните бизнес модели и условията на труд и заетостта в отрасъла; като има предвид, че докато от една страна транспортният сектор се отвори, от друга страна условията на труд в много случаи се влошиха поради икономическата криза и, в някои случаи, поради недостатъчното прилагане на съществуващите разпоредби;
- Л. като има предвид, че транспортният сектор включва не само преки доставчици на транспортни услуги, но също така МСП, които предлагат услуги като поддръжка на транспортни средства, продажба на резервни части, обучение на персонала и отдаване под наем на превозни средства и оборудване; като има предвид, че съществува огромен потенциал за създаване на работни места, свързан с тези дейности, включително работни места за висококвалифицирани работници; като има предвид, че политиките за транспортния сектор следва да вземат предвид интересите на цялата верига на стойността;
- М. като има предвид, че едва 1,7% от предприятията в ЕС се възползват в пълна степен от напредналите цифрови технологии, докато 41% изобщо не ги използват; като има предвид, че цифровизацията на всички сектори е от съществено значение за поддържане и подобряване на конкурентоспособността на ЕС;
- Н. като има предвид, че присъщите за икономиката на сътрудничеството гъвкавост и лесно навлизане могат да осигурят възможности за заетост на групи, които традиционно са изключени от пазара на труда, особено жените, младите хора и мигрантите;
- О. като има предвид, че транспортните услуги могат да предложат добра възможност за самостоятелна заетост и да насърчат културата на предприемачество;
- П. като има предвид, че онлайн платформите за транспортни услуги могат да предложат възможност за бързо постигане на съответствие между исканията на услуга от страна на клиентите, от една страна, и предлагането на работна ръка от регистрирани предприятия или работници, от друга;
- Р. като има предвид, че според ОИСП качествените работни места са фактор от основно значение за справяне с високите равнища на неравенство и за насърчаване на социалното сближаване;

I. Предизвикателства пред малките транспортни дружества

1. Счита, че транспортните предприятия са изправени пред значителни предизвикателства, за да отговорят на нарастващото търсене на мобилност в рамките на ограничената инфраструктура и нарастващите изисквания, свързани с околната среда; посочва, че всички транспортни предприятия са подложени на натиск, за да предоставят безопасни, устойчиви и силно конкурентни решения, които са съобразени с околната среда съгласно 21-вата конференция на страните по РКООНИК, като в същото време ограничават задърстванията, но че за малките предприятия е по-трудно и по-скъпо да се справят с тези предизвикателства;
2. Подчертава, че прекалено честото изменение на нормите за вредни емисии от превозните средства може да създаде затруднения за малките транспортни предприятия, като се има предвид амортизационният период на превозните средства от автопарка;
3. Подчертава комплексния характер на транспортния сектор, който се характеризира с многостепенно (местно, национално, европейско и глобално) управление, което е все още до голяма степен фрагментирано от вида транспорт; отбелязва, че този сектор е обект на силно регулиране, особено по отношение на достъпа до професията, съответните дейности и разработването, използването и пускането на пазара на транспортни услуги (изключителни права, определяне на горна граница на броя лицензи), както и субсидирането; подчертава, че безопасността и сигурността са от основно значение за транспортния сектор, но изразява съжаление във връзка с факта, че те, наред с други фактори, понякога са използвани като претекст за издигане на изкуствени бариери;
4. Призовава държавите членки да сложат край на явлението свръхрегулация, което често е свързано с протекционистки и корпоративни инстинкти, които водят до фрагментиране, усложняване и закостенялост в рамките на вътрешния пазар, като по този начин се увеличава неравенството; счита, че за държавите членки е полезно да избегнат многобройните реакции по отношение на законността на тези онлайн платформи, като по този начин се избегнат едностранните неоснователни рестриктивни мерки; призовава държавите членки за пълно спазване и прилагане на Директивата за електронната търговия (Директива 2000/31/ЕО) и Директивата за услугите (Директива 2006/123/ЕО); поддържа становището, че свободното движение на доставчици на услуги и свободата на установяване, както са предвидени съответно в членове 56 и 49, са от основно значение за осъществяването на европейското измерение на услугите и следователно на вътрешния пазар;

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

5. Подчертава, че поради настоящата правна несигурност относно определението на „доставчици на услуги“ в транспортния сектор не е възможно да се установи лоялна конкуренция, и изразява съжаление относно срещаните от множество малки предприятия трудности да навлязат на местния и международния пазар и да разработят и предложат нови услуги; подчертава факта, че горепосочените обстоятелства възпрепятстват достъпа на МСП до този сектор;
6. Счита, че Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета трябва да се подобри, за да бъде преодоляно сериозното смущение на националните транспортни пазари в няколко държави членки, което се появи след въвеждането на регламента;
7. Приветства новите възможности, предлагани от малки транспортни предприятия и новите съвместни бизнес модели, като в същото време изразява съжаление относно антиконкурентни практики, които са резултат от неравномерното прилагане на правилата на ЕС в държавите членки, по-специално що се отнася до възнагражденията и системите за социална сигурност, което може да доведе до сериозни изкривявания като социален дъмпинг, както и предизвикателствата, свързани със сигурността;
8. Призовава Комисията и държавите членки да засилят правоприлагането; счита, че всяка промяна в законодателството относно социалните условия и условията на труд трябва да защита всички основни свободи на ЕС, не трябва да ограничава лоялната конкуренция, основаваща се на обективни конкурентни предимства, и не трябва да създава допълнителна административна тежест или допълнителни разходи за малките транспортни предприятия;
9. Отбелязва, че малките транспортни предприятия трябва да инвестират не само за да спазят приложимото законодателство, но и за да останат конкурентоспособни (например като поставят акцент върху новите технологии); изразява съжаление относно факта, че от една страна, и за разлика от това, което се случва с големите дружества, достъпът на тези предприятия до кредитиране и финансиране на паричните пазари остава ограничен въпреки мерките за увеличаване на паричната маса, а от друга страна, че публичните финансови помощи, по-конкретно на европейско равнище, често не се предоставят поради прекалено сложни и дълги административни процедури; подчертава значението на осигуряването на разпространяване на информация и съдействие за малките предприятия кандидати в рамките на Европейския инвестиционен фонд;
10. Отбелязва, че в контекста на нарастващата урбанизация транспортът трябва да бъде организиран по все по-интегриран, цифровизиран и мултимодален начин, и че градските възли заемат все по-централна роля в организирането на устойчивата мобилност; подчертава нарастващото въздействие на приложенията за планиране на мултимодални пътувания, както и колко важно е за малките предприятия да бъдат включени в списъка на наличните приложения и портфейли на транспортни услуги; подчертава, че достъпът до интернет за всички би насърчил споделянето на транспорта и по-доброто планиране на пътуванията;
11. Отбелязва, че поради икономически затруднения и липса на средства за поддържане на „капилярната“ транспортна мрежа се закриват редица второстепенни линии в много райони, особено в най-откъснатите и най-слабо населените райони; счита, че появата на съвместни бизнес модели не може по никакъв начин да оправдае отказа от предоставяне на обществени услуги за превоз в тези райони;
12. Подчертава особено значение за градската мобилност на отдаването под наем на леки превозни средства като велосипеди или скутери; отбелязва, че по-голямата част от тези оператори работят в сектора на МСП; насърчава по-често да се взема предвид потенциалът на тези оператори в процеса на повишаване на нивото на градска мобилност, както и за формирането на енергийно ефективен и икономичен по отношение на ресурсите градски транспорт;
13. Призовава държавите членки и Комисията да разгледат възможността за обединяване на малки транспортни предприятия, което ще улесни развитието на партньорство между тези предприятия и ще помогне на клиентите да открият според потребностите си желаните услуги, предоставяни от малки транспортни предприятия;
14. Призовава Комисията, когато определя насоки в тази област, да вземе предвид трудностите, които новите съвместни бизнес модели срещат при проникването в селските и извънградските среди;

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

15. Отбелязва, че разработването на съвместни бизнес модели може да оптимизира използването на превозните средства и инфраструктурата, като така помогне да се отговори на търсенето на мобилност по по-устойчив начин; отбелязва, че нарастващото използване на данни, генерирани от потребителите, може да доведе до създаване на добавена стойност в транспортната верига; подчертава обаче, че концентрацията на данни в ръцете на ограничен брой посреднически платформи може да окаже отрицателно въздействие както върху справедливото разпределение на доходите, така и върху балансираното участие в инвестициите в инфраструктура и при други съответни разходи, което има пряко въздействие върху МСП;

16. Приветства факта, че платформите за посредничество въведоха идеята за конкуренция както между тях, така и със съществуващите оператори и корпоративни структури, а също и за подкопаване на съществуващите монополи и предотвратяване на нови такива; подчертава, че така се насърчава пазар, който е много повече насочен към търсенето на потребителите, като държавите членки се насочват към преразглеждане на структурата на пазара; отбелязва обаче, че, освен ако има подходяща и ясна правна рамка, платформите за посредничество, характеризирани с явление, според което „победителят взема всичко“, ще доведат до господстващо положение на пазара, което би навредило на разнообразието на икономическата структура;

17. Обръща внимание на възможностите и предизвикателствата (напр. малки предприятия биха могли да се появят в тези нови области), произтичащи от развитието на свързани и самоуправляващи се превозни средства (автомобили, кораби, безпилотни летателни апарати и автоматизирани конвои от камиони); поради това настоятелно призовава Комисията да предложи пътна карта относно свързаните и автоматизираните превозни средства и да анализира потенциалните последици вследствие на широкото използване на тази технология върху европейския транспортен сектор, особено за МСП;

II. Препоръки: как предизвикателствата да се превърнат във възможности

18. Призовава за продължаване на усилията с оглед завършване на Единното европейско транспортно пространство; счита, че всяко законодателство, което налага нови изисквания за малките предприятия, по-специално данъчни, социалноосигурителни и екологични мерки, следва да бъде съизмерно, просто и ясно, да не пречи на развитието на тези предприятия и при необходимост да отразява регионалните и национални характеристики в различните държави членки; счита, че такова законодателство трябва да бъде придружено от необходимите стимули (правни и/или финансови);

19. Счита, че насърчаването на координирана европейска интегрирана система за мобилност е най-добрият способ за подходящо интегриране на всички предприятия от всички видове транспорт в една обща динамика, в която цифровизацията и поощряването от самия транспортен сектор на иновациите е най-добрият начин да се гарантира на клиентите една единна съгласувана система, а на професионалистите — по-добра позиция при създаването на добавена стойност;

20. Отбелязва, че нивото на приспособяване на услугите, предлагани от малките и средни предприятия в транспортния сектор, невинаги се съобразява в достатъчна степен с потребностите на хората с увреждания и възрастните хора; призовава за това всички инструменти и програми, насочени към подпомагането на тези оператори, да се съобразяват с необходимостта от осигуряване на максимално адаптиране на транспортните услуги към потребностите на хората с ограничена мобилност;

21. Отбелязва, че предвид недостига на инвестиции в инфраструктура, всички оператори, които се ползват от тази инфраструктура трябва да дадат своя принос, като изцяло се вземат предвид всички съществуващи транспортни данъци, такси и отрицателни въздействия върху околната среда и здравето; подчертава значението на интернализирането на отрицателните външни фактори в автомобилния транспорт и целевото разпределение на приходи за ползването на транспортна инфраструктура, включително трансгранична; въпреки всичко признава, че това може да създаде специфични проблеми на малките предприятия, в т.ч. в най-отдалечените региони, които проблеми приоритетно трябва да бъдат взети предвид;

22. Припомня, че ЕФСИ беше създаден с цел да допринесе за силно новаторски пазарни проекти, и поради това го разглежда като важен инструмент за подпомагане на МСП от транспортния сектор при разработването на нови решения за мобилност; призовава Комисията и държавите членки да ускорят неговото прилагане и да увеличат предоставяната на МСП и на стартиращите предприятия помощ при изготвянето на такива проекти;

23. Призовава Комисията и държавите членки да предприемат необходимите мерки за борба с антиконкурентните практики на големите интегрирани групи с цел справяне с дискриминацията и ограниченията за достъп до пазара, независимо от размера и вида на предприятията, особено по отношение на новите бизнес модели; призовава за диалог и подобряване на отношенията, особено на новите и потенциалните пазари, между превозвачи и възложители, както и за разрешаване на проблемите, свързани с фиктивни самостоятелно заети лица;

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

24. Насърчава интегрирането на МСП в изграждането на проект за интегрирана европейската система за издаване на билети; отбелязва, че ефективността на такава система ще зависи от обхващането на възможно най-много предприятия и оператори, предлагащи транспортни услуги; отбелязва, че обмяната на информация и опит между големите оператори и малките и средни предприятия могат да донесат ефект на синергия, изключително благоприятен за проектирането на ефективна транспортна мрежа в Европа;

25. Призовава, с оглед на по-голяма прозрачност, за преразглеждане и хармонизиране на правилата за достъп до регулирани професии и дейности в Европа и за проверки на тези професии, така че да се даде възможност на нови оператори и услуги, свързани с цифровите платформи и икономиката на сътрудничеството, да се развиват в благоприятна бизнес среда, включително по-голяма прозрачност по отношение на законодателните промени, както и да съществуват съвместно с традиционни оператори в среда на здравословна конкуренция; отбелязва положителните резултати на операторите в икономиката на споделянето по отношение на създаването на нови работни места за младите хора, навлизащи на пазара на труда, и самостоятелно заетите работници;

26. Призовава Комисията да публикува без по-нататъшно забавяне пътна карта за предоставянето на данни за общественя транспорт и въвеждането на хармонизирани стандарти за данните за транспорта и програмните интерфейси, с цел насърчаване на иновациите, основани на интензивно използване на данни и предоставянето на нови транспортни услуги;

27. Счита, че предвид развитието на икономика на сътрудничеството решението не е нито специфични за сектора разпоредби, нито разпоредби, приложими само към платформите, както и че занапред системата за мобилност трябва да бъде разглеждана като едно цяло; призовава за създаването на модернизирана мултимодална регулаторна рамка, която подпомага иновациите и конкурентоспособността, както и защитата на потребителите и техните данни, като защитава правата на работниците и осигурява равнопоставени условия за различните оператори; предвид това обръща внимание на важното значение на оперативната съвместимост в транспортния сектор, тъй като тя дава възможност на малките предприятия за унифицирани решения;

28. Призовава държавите членки да оценят необходимостта от адаптиране на националното си законодателство в областта на трудовата политика към цифровата ера, като вземат предвид характеристиките на моделите на икономиката на сътрудничеството и съответните трудови закони във всяка държава членка;

29. Счита, че подобна цел изисква сближаване на моделите въз основа на ясно, последователно и неприпокриващо се определение за посредници и доставчици на услуги; призовава да се прави разграничение между тези платформи за посредничество, които не генерират печалби за своите потребители, и тези, които свързват доставчик на услуги (със стопанска цел) и клиент, със или без трудови правоотношения между доставчика на услуги и платформата; предлага, с цел да се улесни спазването от всички страни на техните данъчни и социалноосигурителни задължения, както и за да се гарантира, че доставчиците на услуги, които използват платформите, са компетентни и подходящо квалифицирани (с цел да се осигури защита на потребителите), националните органи следва да имат възможност да поискат информация, която те считат за необходима, от платформите за посредничество; подчертава, че вече наличните системи за обратна връзка и оценка също помагат на посредниците да изградят основаващи се на доверието взаимоотношения с потребителите, както и че генерираните по този начин данни да бъдат обработвани съгласно Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;

30. Счита, че големият потенциал за прозрачност на икономиката на сътрудничеството дава възможност за проследяване на транспортните дейности в съответствие с целта за прилагане на съществуващото законодателство; призовава Комисията да публикува насоки относно начина, по който правото на Европейския съюз се прилага към различните видове бизнес модели на сътрудничество, за да се запълнят при необходимост регулаторните пропуски в сферата на заетостта и социалната сигурност по начин, който зачита националните правомощия;

31. Подчертава, че към предприятията, извършващи дейност в транспортния сектор, спадат и оператори, които предоставят пряко транспортни услуги, като например доставчици на обучение, дружества за отдаване под наем на автомобили и сервизи; отбелязва, че по-голямата част от тези оператори работят в сектора на МСП; призовава да се вземат предвид нуждите на тези оператори при проектирането на правни решения и инвестиционни програми, насочени към подпомагане на развитието на малките и средни предприятия;

32. Насърчава Комисията да подкрепи МСП в транспортния сектор, с цел да се сформират клъстери в тази област, към които да могат да се присъединяват както потребители, така и други заинтересовани страни;

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

33. Отбелязва, че повечето доставчици в икономиката на сътрудничеството са от държави извън ЕС; счита, че ЕС трябва да разработи повече иновативни стартиращи предприятия в транспортния сектор и насърчава по-голяма подкрепа за тези предприятия, особено за обучение на млади предприемачи в тази област;
34. Изразява съжаление, че отговорът на държавите членки за развитието на икономиката на сътрудничеството досега е бил силно фрагментиран, а в някои случаи определено неадекватен спрямо потенциала и предимствата на развитието на този сектор, както и обратен на очакванията на потребителите, като счита, че е желателно да има координиран и всеобхватен подход на европейско равнище, обхващащ въпросите на устойчивата икономика на сътрудничеството; отбелязва разумния подход на Комисията към този нов модел на стопанска дейност, както е посочено в наскоро публикуваното съобщение, в което се набляга на значението на икономиката на споделянето за бъдещия растеж (COM(2016)0356);
35. Отбелязва огромния потенциал на новите технологии за създаването на нови форми на предоставяне на услуги в сектора на транспорта на стоки; особено подчертава огромните възможности на дроновете, които вече предоставят много ефективен инструмент за работа в трудни условия; подчертава, че ЕС следва да подкрепя потенциала на МСП, ангажирани в проектирането, производството и използването на безпилотни летателни апарати;
36. Счита, че икономиката на сътрудничество представлява важен ресурс за устойчивото развитие на свързаността в периферните, планински и селски райони, с непреки ползи и за туристическия сектор;
37. Счита, че законодателните изисквания следва да бъдат пропорционални на естеството на дейността и мащабите на предприятието; въпреки това изразява загриженост относно това дали продължават да съществуват основания за изключване на леки търговски превозни средства (ЛТПС) от прилагането на някои европейски правила, като се има предвид все по-разпространеното използване на леките търговски превозни средства в международния превоз на стоки; приканва също така Комисията да представи диагностичен доклад за последващото въздействие върху икономиката, околната среда и безопасността;
38. Призовава за създаване на структури за сътрудничество между малки транспортни предприятия, научноизследователски институти и местните и регионални органи с цел да се подобри организирането на устойчива градска и междуградска мобилност, така че да се отговори ефективно на появата на нови услуги и продукти, включително тези, предлагани от МСП (например първите и последните етапи на превоз от врата до врата), като същевременно се съгласуват по-добре съществуващите мрежи за обществен транспорт с потребностите и очакванията на пътниците; призовава за включването на информация относно услугите за мобилност, предлагани от малките предприятия, в информационните услуги за пътувания и туристическо планиране;
39. Призовава за създаването на иновативни оперативни единици, които дават възможност за пълно прилагане на концепцията за споделени градове („shareable cities“) и помагат на местните, регионалните и националните институции да реагират адекватно на появата на нови услуги и продукти;
40. Подчертава значението на целенасоченото обучение (напр. по отношение на големите информационни масиви, интегрираните услуги и др.) с цел подпомагане на транспортните дружества генерират добавена стойност от цифровата сфера; поради това призовава за адаптиране на начина, по който се обучават специалистите, в съответствие с уменията и квалификациите, които се изискват от новите бизнес модели, по-специално, за да се отговори на недостига на персонал, особено на водачи;
41. Подчертава, че МСП в транспортния сектор често се въздържат от разрастване поради по-високите рискове, свързани с трансграничната дейност, поради различията в правните системи на различните държави (членки); призовава Комисията — в сътрудничество с националните, регионалните и местните органи на държавите членки — да развива платформи за сътрудничество и комуникационни платформи с цел предоставяне на консултации и обучение за МСП с оглед на различните схеми за финансиране, предоставянето на безвъзмездни средства и интернационализацията; отправя искане към Комисията за по-нататъшно оползотворяване на съществуващите програми за подпомагане на МСП и за популяризирането им сред участниците в транспортния сектор в контекста на полезните взаимодействия между различните фондове на ЕС;
42. Насърчава местните органи да се ангажират активно с принципите на декарбонизация на градския транспорт, формулирани в Бялата книга за транспорта, а операторите — да спечелят позиции в новата рамка относно конкуренцията и дейността с конкурентните предимства, които ще предложат услугите с нулеви емисии и постепената цифровизация на тяхното управление, функциониране и предлагане на пазара;

Четвъртък, 24 ноември 2016 г.

43. Призовава Европейската комисия, държавите членки и местните органи на управление да насърчават иновациите в областта на икономиката на споделянето, като самите те ще бъдат улеснени от появата на икономиката на сътрудничеството, като споделяне на автомобили, велосипеди, споделен товарен транспорт, споделено ползване на такси, споделено пътуване, автобуси на повикване и техните връзки с обществения транспорт;

44. Призовава Комисията да следи отблизо, посредством засилено сътрудничество между своите генерални дирекции, развитието на цифровата икономика и въздействието на законодателните инициативи по „Програмата в областта на цифровите технологии“ върху транспортния сектор;

45. Призовава Комисията и държавите членки, в сътрудничество със социалните партньори, да извършват редовна оценка на въздействието на цифровизацията върху броя и вида на работните места в сектора на транспорта и да гарантират, че политиките в областта на заетостта и социалните въпроси са в синхрон с цифровизацията на пазара на труда в сферата на транспорта;

46. Препоръчва предприятията в икономиката на споделянето, както и хората, работещи в сектора на транспорта, да намерят модели, според които да работят заедно за преследването на общи интереси, като например в областта на застраховането;

47. Приветства моделите за гъвкаво работно време, договорени от социалните партньори в сектора на транспорта, които позволяват на работниците да съчетават по-добре професионалния и личния живот; подчертава, обаче колко е важно да се наблюдава спазването на задължителните правила относно работното време, както и времето за управление на превозното средство и времето за почивка, което следва да бъде улеснено в резултат на цифровизацията на сектора на транспорта;

o

o o

48. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.
