

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

P8_TA(2016)0455

Nové příležitosti pro malé dopravní podniky

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 24. listopadu 2016 o nových příležitostech pro malé dopravní podniky, včetně obchodních modelů založených na užší spolupráci (2015/2349(INI))

(2018/C 224/20)

Evropský parlament,

- s ohledem na Smlouvu o Evropské unii, a zejména na čl. 5 odst. 3 této smlouvy,
- s ohledem na protokol č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality,
- s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
- s ohledem na své usnesení ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě ⁽¹⁾,
- s ohledem na doporučení Komise 2003/361/ES týkající se definice mikropodniků a malých a středních podniků,
- s ohledem na výroční zprávu o evropských malých a středních podnicích 2014/2015,
- s ohledem na sdělení Komise „Zelenou malým a středním podnikům – ‚Small Business Act‘ pro Evropu“ (COM(2008)0394) a „Přezkum iniciativy ‚Small Business Act‘ pro Evropu“ (COM(2011)0078),
- s ohledem na sdělení Komise „Evropský program pro ekonomiku sdílení“ (COM(2016)0356),
- s ohledem na sdělení Komise „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ (COM(2016)0501),
- s ohledem na své usnesení ze dne 5. února 2013 o zlepšení přístupu malých a středních podniků k financování ⁽²⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 19. května 2015 o příležitostech v oblasti zeleného růstu pro MSP ⁽³⁾,
- s ohledem na nástroj pro malé a střední podniky, programy INNOSUP a COSME, portál Vaše Evropa – Podniky, pilotní projekt Rychlé cesty k inovacím (FTI) a příležitosti k vytváření sítí v rámci programu Horizont 2020,
- s ohledem na směrnici o elektronickém obchodu (2000/31/ES) a na směrnici o službách (2006/123/ES),
- s ohledem na sdělení Komise „Strategie pro jednotný digitální trh v Evropě“ (COM(2015)0192),
- s ohledem na sdělení Komise „Zlepšování jednotného trhu: více příležitostí pro lidi a podniky“ (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Přijaté texty, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Úř. věst. C 24, 22.1.2016, s. 2.

⁽³⁾ Úř. věst. C 353, 27.9.2016, s. 27.

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

- s ohledem na Nástroj pro propojení Evropy vytvořený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013 ⁽¹⁾,
 - s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro zaměstnanost a sociální věci (A8-0304/2016),
- A. vzhledem k tomu, že malé a střední podniky (MSP), které podle údajů z roku 2014 tvoří 99,8 % všech podniků mimo finanční sektor a na něž připadají dvě ze tří pracovních míst z celkového počtu, jsou hlavním motorem evropského hospodářství;
- B. vzhledem k tomu, že v posledních letech vytvářejí pracovní místa převážně MSP působící v terciární sféře;
- C. vzhledem k tomu, že malé dopravní podniky mají klíčový význam pro řádné fungování mobility v Evropě, avšak často narážejí na obtíže, chtějí-li na tento trh vstoupit a udržet se na něm, zejména kvůli přítomnosti monopolů na tomto trhu;
- D. vzhledem k tomu, že malé podniky díky své vynikající znalosti místního trhu, blízkosti k zákazníkovi či obratnosti a schopnosti inovovat představují přidanou hodnotu zejména v odlehlých a hustě osídlených oblastech; vzhledem k tomu, že jsou mimoto schopny poskytovat individualizované služby a jsou nástrojem pro odstraňování sociálního vyloučení, vytváření pracovních míst, generování ekonomické aktivity, zlepšování řízení mobility a podporu rozvoje cestovního ruchu (kde služby mobility jsou přímo spojeny s poptávkou návštěvníků po nových produktech a zážitcích);
- E. vzhledem k tomu, že u osob nebo zboží se jednak poptávka a jednak podmínky poskytování dopravních služeb výrazně liší a že omezení mobility nepředstavuje možnou volbu;
- F. vzhledem k tomu, že organizace dopravy ve velkých městech a na příjezdových komunikacích do velkých měst způsobuje přetížení dopravy a dopravní zácpy, které značně zatěžují ekonomiku; vzhledem k tomu, že MSP v odvětví dopravy jsou důležitým doplněním sítě veřejné dopravy v městských uzlech, a to zejména v době, kdy veřejná doprava nejedí často, a v okrajových oblastech bez rozvinutých příměstských dopravních služeb;
- G. vzhledem k tomu, že Komise ve své nedávno zveřejněné studii uvádí, že 17 % evropských spotřebitelů využívá služby poskytované ekonomikou sdílení a 52 % má o nabízených službách povědomí; vzhledem k očekáváním spotřebitelů, kteří požadují snadno dostupné a flexibilní formy využívání dopravních služeb za současného zachování cen odpovídajících skutečným provozním nákladům, snadný přístup k rezervaci a bezpečnou platbu za poskytnutou službu;
- H. vzhledem k tomu, že ekonomika sdílení v odvětví dopravy může aktivně přispívat k rozvoji udržitelných forem mobility; vzhledem k tomu, že samoregulace není vždy řešením a že musí existovat vhodný regulační rámec;
- I. vzhledem k tomu, že požadavek udržitelného rozvoje a revoluce v oblasti informačních a komunikačních technologií vytvořily nebyvalé příležitosti a výzvy pro podniky všech velikostí, pokud jde o reakci na zvyšující se poptávku po udržitelné mobilitě v rámci omezené infrastruktury;
- J. vzhledem k exponenciálnímu růstu rozšiřování chytrých mobilních zařízení a ke komplexnímu pokrytí přinesla vysokorychlostní širokopásmová síť nové digitální nástroje jak pro poskytovatele, tak pro spotřebitele dopravních služeb a snížila náklady na dopravu a rovněž význam fyzického umístění poskytovatelů služeb, což jim umožňuje, aby byli široce propojeni a mohli tak služby poskytovat nejen na regionální úrovni, ale také na úrovni celosvětové, prostřednictvím digitálních sítí i ze vzdálených oblastí;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129.

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

- K. vzhledem k tomu, že dopravní odvětví se v posledních letech v důsledku technologického pokroku, nových obchodních modelů a digitalizace značně změnilo, což se významným způsobem odrazilo na tradičních obchodních modelech, pracovních podmínkách a zaměstnanosti v tomto odvětví; vzhledem k tomu, že na jedné straně se dopravní odvětví otevřelo, ale na druhé straně se pracovní podmínky v mnoha případech zhoršily v důsledku hospodářské krize a v některých případech v důsledku nedostatečného uplatňování platných právních předpisů;
- L. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy zahrnuje nejen poskytovatele přímých dopravních služeb, ale také MSP nabízející služby, jako je údržba dopravních prostředků, prodej náhradních dílů, školení zaměstnanců a pronájem vozidel a zařízení; vzhledem k tomu, že tyto činnosti skýtají obrovský potenciál z hlediska tvorby pracovních míst, a to i míst pro vysoce kvalifikované pracovníky; vzhledem k tomu, že koncepce týkající se odvětví dopravy by měly zohledňovat zájmy celého hodnotového řetězce;
- M. vzhledem k tomu, že pouze 1,7 % podniků v EU plně využívá vyspělé digitální technologie a 41 % je nevyužívá vůbec; vzhledem k tomu, že digitalizace všech odvětví má klíčový význam pro zachování a zvýšení konkurenceschopnosti EU;
- N. vzhledem k tomu, že flexibilita a snížené nároky na vstup v rámci ekonomiky sdílení mohou přinést pracovní příležitosti skupinám, které jsou tradičně vyloučeny z pracovního trhu, zejména ženám, mladým lidem a migrantům;
- O. vzhledem k tomu, že dopravní služby mohou představovat vhodný způsob samostatné výdělečné činnosti a mohou též podporovat kulturu podnikání;
- P. vzhledem k tomu, že internetové platformy pro dopravní služby mohou nabídnout rychlé propojení mezi požadavky na služby od zákazníků na jedné straně a nabídkou práce od registrovaných společností nebo pracovníků na straně druhé;
- Q. vzhledem k tomu, že OECD považuje kvalitní pracovní místa za klíčový faktor v boji proti vysoké míře nerovnosti a pro posilování sociální soudržnosti;

I. Výzvy pro malé dopravní podniky

1. domnívá se, že za existence omezené infrastruktury a při stále náročnějších environmentálních požadavcích je pro dopravní podniky velmi obtížné reagovat na rostoucí poptávku po mobilitě; poukazuje na to, že všechny dopravní podniky jsou pod tlakem, aby zajistily bezpečná, udržitelná a vysoce konkurenční řešení, která jsou šetrná k životnímu prostředí v souladu se závěry COP21 a omezují přetížení, nicméně pro malé podniky je obtížnější a dražší těmto výzvám čelit;
2. zdůrazňuje, že příliš časté změny emisních norem pro vozidla mohou způsobit značné problémy malým dopravním podnikům vzhledem k délce doby odpisu vozových parků;
3. zdůrazňuje složitost odvětví dopravy, pro něž je typická víceúrovňová správa (místní, celostátní, evropská a globální), která je ještě dále rozdělena podle druhů dopravy; konstatuje, že toto odvětví podléhá přísné regulaci, zejména pokud jde o přístup k povolání, příslušné činnosti, rozvoj a využívání dopravních služeb a jejich uvádění na trh (výlučná práva, omezení počtu licencí) a dotace; zdůrazňuje zásadní význam bezpečnosti a ochrany v odvětví dopravy, avšak vyjadřuje politování nad tím, že někdy slouží mimo další faktory jako záminka k vytváření umělých překážek;
4. žádá členské státy, aby odstranily nadměrnou regulaci, která často souvisí s protekcionismem a korporativismem a vede k roztržitosti, větší složitosti a nepružnosti vnitřního trhu, čímž zároveň prohlubuje nerovnosti; je přesvědčen, že je užitečné, aby členské státy nepřistupovaly k zákonnosti internetových platforem nespočetnými způsoby, čímž se předejde bezdůvodným jednostranným restriktivním opatřením; vyzývá členské státy, aby dodržovaly a plně provedly směrnici o elektronickém obchodu (směrnice 2000/31/ES) a směrnici o službách (směrnice 2006/123/ES); zastává názor, že volný pohyb poskytovatelů služeb podle článku 56 SFEU a svoboda usazování podle článku 49 SFEU mají zásadní význam pro realizaci evropského rozměru služeb, a tudíž i vnitřního trhu;

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

5. poukazuje na to, že vzhledem ke stávající právní nejistotě ohledně definice „poskytovatelů služeb“ v odvětví dopravy není možné zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž, a vyjadřuje politování nad obtížemi, kterým mnohé malé podniky čelí při přístupu na domácí i mezinárodní trh a při vytváření a nabídce nových služeb; zdůrazňuje, že výše uvedené ztěžuje přístup MSP k tomuto odvětví;
6. domnívá se, že je nutné zlepšit nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009, aby bylo napraveno vážné narušení, ke kterému došlo na vnitrostátních dopravních trzích v několika členských státech poté, co bylo zavedeno;
7. vítá nové možnosti, které přinášejí malé dopravní podniky, a nové obchodní modely založené na užší spolupráci, zároveň však lituje protisoutěžních praktik, které jsou důsledkem nejednotného uplatňování pravidel EU v jednotlivých členských státech, zejména pokud je o odměňování a systémy sociálního zabezpečení, což může vést k závažným narušením, jako je sociální dumping, nebo k bezpečnostním rizikům;
8. vyzývá Komisi a členské státy, aby zlepšily vymáhání práva; domnívá se, že veškeré změny právních předpisů v oblasti sociálních a pracovních podmínek musí být v souladu se všemi základními svobodami EU, nesmí omezovat spravedlivou hospodářskou soutěž založenou na objektivních konkurenčních výhodách a nesmí vytvářet další administrativní překážky nebo dodatečné náklady pro malé dopravní podniky;
9. konstatuje, že malé dopravní podniky musí investovat nejen proto, aby dodržely platné právní předpisy, ale také proto, aby si udržely konkurenceschopnost (například orientací na nové technologie); vyjadřuje politování nad tím, že na jedné straně, na rozdíl od velkých podniků, zůstává přístup malých podniků k úvěrům a k financování na peněžních trzích omezen, navzdory opatřením v oblasti kvantitativního uvolňování, zatímco na druhé straně jen zřídka kdy získají veřejnou finanční podporu, především na evropské úrovni, z důvodu příliš složitých a zdlouhavých správních postupů; zdůrazňuje, že je důležité zajistit šíření poznatků a podporu pro žadatele z řad malých podniků v rámci Evropského investičního fondu;
10. konstatuje, že v souvislosti s rostoucí urbanizací musí být doprava organizována ve větší míře integrovaně, digitálně a multimodálně a že stále důležitější úlohu při organizaci udržitelné mobility hrají městské uzly; poukazuje na rostoucí dopad aplikací pro multimodální plánování cest a na to, že pro malé podniky je důležité, aby byly do nabízené nabídky aplikací a portfolií dopravních služeb začleněny; poukazuje na to, že přístup k internetu pro všechny by napomohl sdílení dopravy a lepšímu plánování cest;
11. upozorňuje na to, že vzhledem k ekonomickým těžkostem a nedostatku zdrojů na údržbu rozsáhlé dopravní sítě dochází v mnoha regionech k uzavírání vedlejších tras, zejména v hůře dostupných a málo osídlených regionech; domnívá se, že vznik obchodních modelů založených na užší spolupráci nemůže žádným způsobem ospravedlnit opouštění veřejných dopravních služeb v těchto regionech;
12. zdůrazňuje zvláštní význam půjčoven lehkých dopravních prostředků, jako jsou jízdní kola či skútry, pro městskou mobilitu; konstatuje, že převážná většina takovýchto podniků jsou MSP; vyzývá k tomu, aby byl častěji zohledňován potenciál těchto subjektů v procesu zvyšování úrovně městské mobility a při koncipování energeticky účinné městské dopravy účinně využívající zdroje;
13. vyzývá členské státy a Komisi, aby zvážily slučování malých dopravních podniků, což by usnadnilo rozvoj partnerství mezi nimi a pomohlo by zákazníkům lokalizovat požadované služby malých dopravních podniků podle svých potřeb;
14. žádá Komisi, aby při vytváření zásad v této oblasti měla na zřeteli obtížnost zavádění nových modelů založených na užší spolupráci ve venkovských a mimoměstských prostředích;

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

15. konstatuje, že rozvoj obchodních modelů založených na užší spolupráci může optimalizovat využití vozidel a infrastruktury a tím přispět k udržitelnějšímu uspokojování poptávky po mobilitě; konstatuje, že širší využívání údajů vytvořených uživateli by mohlo v konečném důsledku vytvořit přidanou hodnotu v rámci dopravního řetězce; zdůrazňuje však, že soustředění údajů do rukou pouze několika málo zprostředkovatelských platforem by mohlo mít negativní dopad jednak na spravedlivé rozdělení příjmů a jednak na vyváženou účast na investicích do infrastruktury a dalších příslušných nákladech, což má přímý dopad na malé a střední podniky;

16. vítá skutečnost, že zprostředkovatelské platformy vnesly do této oblasti prvek vzájemného soupeření, zpochybnění zavedených subjektů a korporátních struktur a oslabení existujících monopolů a zabránění vzniku nových; zdůrazňuje, že to podporuje trh, který je mnohem více zaměřen na poptávku spotřebitelů, a že to vede členské státy k revizi struktury trhu; konstatuje však, že pokud nebude existovat vhodný a jasný právní rámec, vytvoří si zprostředkovatelské platformy, které uplatňují pravidlo „vítěz bere vše“, dominantní postavení na trhu, což bude poškozovat rozmanitost hospodářské struktury;

17. upozorňuje na příležitosti a výzvy (např. malé a střední podniky mohou vznikat i v těchto nových odvětvích) vystávající v souvislosti s rozvojem propojených vozidel a vozidel s autopilotem (automobily, lodě, drony a jízda v kolonách – platooning); naléhavě proto vyzývá Komisi, aby předložila plán týkající se propojených vozidel a vozidel s autopilotem a aby provedla rozbor možných dopadů rozšíření této technologie na evropské odvětví dopravy, zejména na MSP;

II. Doporučení: jak proměnit výzvy v příležitosti

18. vyzývá k pokračování úsilí s cílem dokončit jednotný evropský dopravní prostor; domnívá se, že veškerá regulace zavádějící nové požadavky pro malé podniky, zejména opatření v oblasti daňové, sociální a v oblasti životního prostředí, by měla být přiměřená, jednoduchá a jasná, neměla by narušit jejich rozvoj a měla by odrážet, tam kde je to nezbytné, typické regionální a celostátní rysy v různých členských státech; domnívá se, že tuto regulaci musí doprovázet nezbytné pobídky (regulační nebo finanční);

19. domnívá se, že pobídka k integrovanému a koordinovanému systému evropské mobility je nejlepším postupem pro řádné zapojení všech společností poskytujících všechny druhy dopravy do společného dynamického procesu, v němž digitalizace a podpora inovací ze strany odvětví dopravy je neúčinnější způsob, jak zajistit zákazníkům jednotný systém a profesionálním lepší postavení při získávání přidané hodnoty;

20. konstatuje, že úroveň přizpůsobení služeb, které MSP poskytují v odvětví dopravy, ne vždy dostatečně zohledňuje potřeby osob se zdravotním postižením a starších osob; vyzývá k tomu, aby všechny nástroje a programy, jejichž cílem je podpořit tyto subjekty, zohledňovaly nutnost zajistit co nejlepší přizpůsobení dopravních služeb potřebám osob s omezenou pohyblivostí;

21. konstatuje, že vzhledem k nedostatku investic do infrastruktury by měly všechny subjekty, jimž využívání této infrastruktury přináší prospěch, přispívat s přihlédnutím ke všem platným daním v dopravě, poplatkům a negativním dopadům na životní prostředí a zdraví; zdůrazňuje, že v silniční dopravě je důležité internalizovat negativní vnější vlivy a vyčlenit příjmy za užívání dopravní infrastruktury, včetně přeshraniční; uznává nicméně, že to může představovat zvláštní problémy pro malé podniky včetně podniků v nejvzdálenějších regionech, které je třeba vzít v úvahu prioritně;

22. připomíná, že Evropský strukturální fond byl zřízen s cílem přispívat na vysoce inovativní tržní projekty, a proto ho považuje za nezbytný nástroj podpory MSP v dopravním odvětví při rozvoji nových řešení mobility; vyzývá Komisi a členské státy, aby zrychlily jeho provádění a poskytovaly větší podporu MSP a začínajícím podnikům, když takové projekty připravují;

23. vyzývá Komisi a členské státy, aby přijaly vhodná opatření s cílem bojovat proti protisoutěžním praktikám velkých integrovaných skupin za účelem řešení diskriminace a omezení přístupu na trh, bez ohledu na velikost nebo typ podniku, zvláště pokud jde o nové obchodní modely; naléhavě vyzývá k dialogu a ke zlepšení vztahů mezi dopravci a plátcí, zvláště na nových a potenciálních trzích, a také k řešení problému nepravých samostatně výdělečně činných osob;

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

24. vyzývá k zapojování MSP do projektu integrovaného evropského systému prodeje jízdních dokladů; konstatuje, že účinnost takového systému bude záviset na tom, zda do něj bude zapojen co největší počet firem a subjektů nabízejících dopravní služby; konstatuje, že proces výměny informací a zkušeností mezi velkými operátory a MSP může vyústit v synergii, která by byla mimořádně výhodná pro projektování účinné dopravní sítě v Evropě;

25. požaduje, aby byla s ohledem na větší transparentnost přezkoumána a harmonizována pravidla přístupu k regulovaným povoláním a činnostem v Evropě a související kontroly, aby bylo novým subjektům a službám spojeným s digitálními platformami a ekonomikou sdílení umožněno rozvíjet se v podnikatelsky příznivém prostředí, a to včetně větší transparentnosti, pokud jde o změny právních předpisů, a koexistovat se stávajícími subjekty v prostředí zdravé soutěže; konstatuje pozitivní účinky působení subjektů fungujících na základě ekonomiky sdílení v oblasti vytváření nových pracovních míst pro mladé lidi vstupující na trh práce a pro samostatně výdělečně činné osoby;

26. vyzývá Komisi, aby neprodleně zveřejnila plán zpřístupnění údajů o dopravě financované z veřejných zdrojů a zavedla harmonizované standardy údajů o dopravě a programovacích rozhraních za účelem podpory datově náročných inovací a zajišťování nových dopravních služeb;

27. domnívá se, že vzhledem k vývoji ekonomiky sdílení nespočívá řešení ani v odvětvové regulaci, ani v regulaci týkající se pouze platform a že je třeba napříště chápat systém mobility jako celek; vyzývá k zavedení modernizovaného multimodálního regulačního rámce, který podpoří inovace a hospodářskou soutěž a také ochranu spotřebitelů a údajů o nich, zaručí pracovní práva a zajistí rovné podmínky pro různé subjekty; upozorňuje zároveň na zásadní význam interoperability v odvětví dopravy, jelikož ta umožňuje malým podnikům vytvářet jednotná řešení;

28. vyzývá členské státy, aby posoudily nutnost uvést své vnitrostátní pracovní právo do souladu s digitální érou a zohlednily přitom modely ekonomiky sdílení a jednotlivé pracovní zákony každé země;

29. domnívá se, že takovýto cíl vyžaduje sblížení modelů na základě jasné, konzistentní a nepřekrývající se definice „zprostředkovatelů“ a „poskytovatelů služeb“; vyzývá k rozlišování mezi zprostředkujícími platformami, které uživatelům neslouží k dosažení obchodního zisku, a platformami, které propojují (výdělečného) poskytovatele služby a klienta, přičemž mezi poskytovatelem služeb a platformou vzniká, či nevzniká vztah zaměstnance a zaměstnavatele; navrhuje, aby vnitrostátní orgány měly pravomoc žádat od zprostředkujících platform informace, které považují za nezbytné pro snazší dosažení souladu všech stran s jejich daňovými povinnostmi a povinnostmi v oblasti sociálního zabezpečení a s cílem zaručit, aby poskytovatelé služeb využívající platformy byli kompetentní a měli odpovídající kvalifikaci (s cílem zajistit ochranu spotřebitelů); zdůrazňuje, že již existující systémy zpětné vazby a ratingu také napomáhají zprostředkovatelům při vytváření vztahu důvěry se spotřebiteli a že by s takto vytvářenými údaji mělo být zacházeno v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES;

30. je přesvědčen, že velký potenciál ekonomiky sdílení z hlediska transparentnosti umožňuje dobrou sledovatelnost operací v oblasti dopravních služeb v souladu s cílem vymáhání stávajících právních předpisů; vyzývá Komisi, aby zveřejnila pokyny ohledně toho, jakým způsobem se mají právní předpisy EU uplatňovat na různé modely ekonomiky sdílení, aby bylo možno tam, kde je to nutné, napravit nedostatky v regulaci v oblasti zaměstnávání a sociálního zabezpečení způsobem, který respektuje vnitrostátní pravomoci;

31. zdůrazňuje, že k podnikům působícím v oblasti dopravy se řadí také subjekty, které neposkytují přímo dopravní služby, jako jsou například podniky zajišťující školení, půjčovny vozidel, dílny a servisy; uvádí, že převážná většina takovýchto subjektů jsou MSP; vyzývá k zohlednění potřeb těchto subjektů při vypracovávání právních opatření a investičních programů, jejichž cílem je podpořit rozvoj MSP;

32. vybízí Komisi, aby podporovala MSP v odvětví dopravy při vytváření uskupení v této oblasti, do nichž by se mohli zapojit jak spotřebitelé, tak i další zainteresované strany;

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

33. poukazuje na to, že většina poskytovatelů v rámci ekonomiky sdílení pochází ze zemí mimo EU; domnívá se, že EU potřebuje rozvíjet inovativnější začínající podniky v odvětví dopravy, a vybízí ke zvýšené podpoře těchto firem, zvláště pokud jde o odborné vzdělávání mladých podnikatelů v této oblasti;

34. vyjadřuje politování nad tím, že reakce členských států na rozvoj ekonomiky sdílení byla dosud velice roztržštěná a v některých případech zcela nepřiměřená potenciálu a výhodám vyplývajícím z rozvoje tohoto odvětví a také odporující očekáváním spotřebitelů, a domnívá se, že je žádoucí koordinované celoevropské opatření zahrnující aspekty udržitelných obchodních modelů založených na užší spolupráci; bere na vědomí přiměřený přístup Komise k tomuto „novému obchodnímu modelu“, jak je stanoven v nedávném sdělení, v němž se zdůrazňuje význam sdílené ekonomiky pro budoucí růst (COM(2016)0356);

35. upozorňuje na obrovský potenciál nových technologií pro vznik nových forem poskytování služeb v odvětví přepravy zboží; zdůrazňuje zejména obrovské možnosti dronů, které již nyní představují velmi účinný nástroj pro práci v náročných podmínkách; zdůrazňuje, že by EU měla podporovat potenciál MSP, jež se zabývají projektováním, výrobou a využíváním dronů;

36. domnívá se že, modely založené na užší spolupráci představují významný zdroj pro udržitelný rozvoj propojení periferních, horských a venkovských oblastí, s nepřírodním přínosem i pro odvětví cestovního ruchu;

37. je toho názoru, že legislativní požadavky musí být přiměřené charakteru podnikání a velikosti společnosti; vyjadřuje však znepokojení nad tím, zda stále trvají důvody pro udělení výjimky z uplatňování mnoha evropských pravidel pro lehká užitková vozidla vzhledem k tomu, že roste využívání lehkých užitkových vozidel při mezinárodní přepravě zboží, a žádá Komisi, aby předložila diagnostickou zprávu o následném hospodářském, environmentálním a bezpečnostním dopadu;

38. požaduje zavedení spolupracujících struktur mezi malými dopravními podniky, vědeckými výzkumnými ústavy a místními a regionálními veřejnými orgány s cílem lépe uspořádat udržitelnou městskou a meziměstskou mobilitu tak, aby účinně odpovídala vzniku nových služeb a produktů včetně těch, které poskytují MSP (např. první a poslední fáze dopravní služby od dveří ke dveřím), a zároveň lépe přizpůsobit stávající síť veřejné dopravy potřebám a očekáváním cestujících; žádá o začlenění informací ohledně služeb mobility, které poskytují malé podniky, do cestovních informací a plánování cest;

39. vyzývá ke zřízení pracovních skupin pro inovace, které umožní plně uplatnit koncept „měst umožňujících sdílení“ a pomohou místním, regionálním a celostátním institucím účinně reagovat na vznik nových služeb a produktů;

40. zdůrazňuje význam konkrétně zaměřené odborné přípravy (např. pokud jde o data velkého objemu, integrované služby apod.), které mohou dopravním společnostem pomoci vytvářet přidanou hodnotu pocházející z digitální oblasti; vyzývá proto k přizpůsobení odborného vzdělávání profesionálů v souladu s dovednostmi a kvalifikací, které budou vyžadovat nové obchodní modely, zvláště za účelem doplnění chybějících zaměstnanců, zejména řidičů;

41. zdůrazňuje, že MSP v odvětví dopravy často upouštějí od rozšíření z důvodu zvýšeného rizika, které je spojeno s přeshraničním podnikáním vzhledem k rozdílnosti právních systémů v různých (členských) státech; vyzývá Komisi, aby ve spolupráci s celostátními, regionálními a místními orgány členských států vytvořila platformy pro spolupráci a komunikaci za účelem poskytování poradenství a školení pro MSP s ohledem na různé režimy financování, granty a internacionalizaci; žádá Komisi, aby více využívala stávající podpůrné programy pro MSP a aby je v kontextu synergií mezi různými fondy EU více zviditelnila mezi subjekty v odvětví dopravy;

42. vybízí místní orgány, aby se aktivně zavázaly k zásadám dekarbonizace městské dopravy, jak byly definovány v Bílé knize o dopravě, a naléhavě vyzývá účastníky trhu, aby působili v novém rámci konkurence a činnosti, čímž získají prospěch z konkurenčních výhod plynoucích z nabízení služeb s nulovými emisemi a postupné digitalizace jejich správy, provozu a prodeje;

Čtvrtek, 24. listopadu 2016

43. vyzývá Evropskou komisi, členské státy a místní orgány, aby podporovaly inovace v oblasti ekonomiky sdílení, které budou samy usnadněny tím, že se objevují obchodní modely založené na sdílení, např. sdílení vozidel, sdílení jízdních kol, sdílená nákladní doprava, sdílené taxi, spolujízda, autobusy na požádání, a propojení těchto druhů dopravy s veřejnou dopravou;
44. vyzývá Komisi, aby prostřednictvím posílené spolupráce mezi svými generálními ředitelstvími pečlivě monitorovala vývoj digitální ekonomiky a dopad legislativních podnětů z „Digitální agendy“ na odvětví dopravy;
45. vyzývá Komisi a členské státy, aby ve spolupráci se sociálními partnery pravidelně posuzovaly dopad digitalizace na počet a druhy pracovních míst v odvětví dopravy a zajistily, aby zaměstnanost a sociální politiky držely krok s digitalizací trhu práce v oblasti dopravy;
46. doporučuje, aby podniky působící v rámci ekonomiky sdílení i osoby pracující v odvětví dopravy našly modely, jak pracovat společně při naplňování společných zájmů, např. v oblasti pojištění;
47. vítá flexibilní modely pracovní doby vyjednané sociálními partnery v odvětví dopravy, které pracovníkům umožňují lépe sladit pracovní a soukromý život; zdůrazňuje však důležitost dohledu nad dodržováním závazných pravidel týkajících se pracovní doby a doby řízení a odpočinku, který by díky digitalizaci v odvětví dopravy měl být snazší;

o

o o

48. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.
-