

Donnerstag, 24. November 2016

P8_TA(2016)0455

Neue Chancen für kleine Verkehrsunternehmen

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. November 2016 zu neuen Chancen für kleine Verkehrsunternehmen einschließlich solcher, die kollaborative Geschäftsmodelle verfolgen (2015/2349(INI))

(2018/C 224/20)

Das Europäische Parlament,

- gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 3,
- unter Hinweis auf das Protokoll Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit,
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf die Empfehlung der Kommission 2003/361/EG betreffend die Definition der Kleinunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen,
- unter Hinweis auf den Jahresbericht über europäische KMU 2014/2015,
- unter Hinweis auf die Mitteilungen der Kommission mit den Titeln „Vorfahrt für KMU in Europa — Der ‚Small Business Act‘ für Europa“ (COM(2008)0394) und „Überprüfung des ‚Small Business Act‘ für Europa“ (COM(2011)0078),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Europäische Agenda für die kollaborative Wirtschaft“ (COM(2016)0356),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ (COM(2016)0501),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. Februar 2013 zur Verbesserung des Zugangs von KMU zu Finanzmitteln ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Mai 2015 zu dem Thema „Chancen für ein umweltverträgliches Wachstum von KMU“ ⁽³⁾,
- unter Hinweis auf das KMU-Instrument im Rahmen von Horizont 2020 sowie auf InnoSup, COSME, das Portal „Ihr Europa — Unternehmen“, das Pilotvorhaben „Der schnelle Weg zur Innovation“ und die Möglichkeiten zur Vernetzung,
- unter Hinweis auf die Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr (2000/31/EG) und die Dienstleistungsrichtlinie (2006/123/EG),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Strategie für einen digitalen Binnenmarkt für Europa“ (COM(2015)0192),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Den Binnenmarkt weiter ausbauen: mehr Chancen für die Menschen und die Unternehmen“ (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ ABl. C 24 vom 22.1.2016, S. 2.

⁽³⁾ ABl. C 353 vom 27.9.2016, S. 27.

Donnerstag, 24. November 2016

- unter Hinweis auf die durch die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 ⁽¹⁾ geschaffene Fazilität „Connecting Europe“,
 - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und die Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (A8-0304/2016),
- A. in der Erwägung, dass die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) die wichtigste Triebfeder der europäischen Wirtschaft sind, dass sie Zahlen aus dem Jahr 2014 zufolge 99,8 % aller Unternehmen außerhalb der Finanzwirtschaft stellen und dass zwei Drittel aller Erwerbstätigen auf sie entfallen;
- B. in der Erwägung, dass in den letzten Jahren die Arbeitsplätze schaffenden KMU in erster Linie dem Dienstleistungssektor entstammen;
- C. in der Erwägung, dass kleine Verkehrsunternehmen eine entscheidende Rolle für das reibungslose Funktionieren der Mobilität in Europa spielen, aber insbesondere aufgrund des Vorkommens von Monopolen in diesem Markt häufig Schwierigkeiten haben, Zugang zum Markt zu erhalten oder sich am Markt zu behaupten;
- D. in der Erwägung, dass kleine Unternehmen vor allem in abgelegenen und dicht besiedelten Gebieten dank ausgezeichneter Kenntnis des Marktes vor Ort, Kundennähe bzw. Fähigkeit zu raschem Handeln und Innovationen Mehrwert bieten; in der Erwägung, dass sie überdies in der Lage sind, auf den Bedarf ihrer Kunden zugeschnittene Dienstleistungen zu erbringen, und Instrumente sind, mit denen man soziale Ausgrenzung bekämpfen, Arbeitsplätze schaffen, Wirtschaftstätigkeit hervorbringen, das Mobilitätsmanagement verbessern und zur Entwicklung des Tourismus beitragen kann (bei dem die mobilitätsfördernden Dienste unmittelbar mit der Nachfrage der Besucher nach neuen Produkten und Erfahrungen zusammenhängen);
- E. in der Erwägung, dass sowohl die Nachfrage nach Personen- und Warenbeförderungsdienstleistungen als auch die Bedingungen, unter denen Beförderungsdienstleistungen erbracht werden, stark schwanken und dass es nicht angezeigt ist, die Mobilität zu reduzieren;
- F. in der Erwägung, dass die Organisation des Verkehrs in Großstädten und auf ihren Zufahrtsstraßen die Entstehung von Verkehrsstockungen und -staus begünstigt, wodurch die Wirtschaft erheblich belastet wird; in der Erwägung, dass KMU in der Verkehrsbranche eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Verkehrsnetzes in städtischen Verkehrsknoten darstellen, insbesondere zu Zeiten, zu denen die öffentlichen Verkehrsmittel sehr selten fahren, sowie in peripheren Gebieten, die kein ausgebautes Netz für den öffentlichen Nahverkehr besitzen;
- G. in der Erwägung, dass einer aktuellen Studie der Kommission zufolge 17 % der europäischen Verbraucher bereits Dienstleistungen der Sharing Economy in Anspruch genommen und 52 % Kenntnis von den angebotenen Dienstleistungen haben; in Erwägung der Erwartungen der Verbraucher, die nach einfach zugänglichen und flexiblen Nutzungsmöglichkeiten der Verkehrsdienstleistungen, bei denen der Preis der Dienstleistung in einem angemessenen Verhältnis zu den tatsächlichen Kosten ihrer Erbringung steht, sowie nach einfach zugänglichen Möglichkeiten zur Reservierung von Fahrten und nach sicheren Zahlungsmöglichkeiten für erbrachte Dienstleistungen suchen;
- H. in der Erwägung, dass eine kollaborative Wirtschaft in der Verkehrsbranche die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsformen aktiv fördern kann; in der Erwägung, dass die Selbstregulierung nicht immer die Lösung darstellt und dass es eines geeigneten Regelungsrahmens bedarf;
- I. in der Erwägung, dass die dringend erforderliche nachhaltige Entwicklung und die Revolution auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnologien für Unternehmen jeder Größe beispiellose Chancen und Herausforderungen geschaffen haben, wie sie der zunehmenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität trotz einer begrenzten Infrastruktur gerecht werden können;
- J. in der Erwägung, dass mit der exponentiellen Zunahme der Marktdurchdringung intelligenter Mobilgeräte und der umfassenden Abdeckung durch das Hochgeschwindigkeits-Breitbandnetz die neuen digitalen Instrumente sowohl für die Anbieter von Verkehrsdienstleistungen als auch für die Verbraucher Einzug gehalten haben, wodurch die Transaktionskosten verringert werden und außerdem der physische Standort der Dienstleistungserbringer unwichtiger wird, da diese dank einer umfassenden Vernetzung ihre Dienstleistungen über digitale Netzwerke auch von abgelegenen Gebieten aus nicht nur regional, sondern auch weltweit anbieten können;

⁽¹⁾ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129.

Donnerstag, 24. November 2016

- K. in der Erwägung, dass es in den vergangenen Jahren durch technologische Neuerungen, neue Geschäftsmodelle und die Digitalisierung zu einem Wandel in der Verkehrsbranche gekommen ist, durch den herkömmliche Geschäftsmodelle, Arbeitsbedingungen und Beschäftigung in dieser Branche stark beeinflusst wurden; in der Erwägung, dass es zum einen zu einer Öffnung in der Verkehrsbranche gekommen ist und sich zum anderen die Arbeitsbedingungen aufgrund der Wirtschaftskrise und in einigen Fällen aufgrund der unzureichenden Umsetzung bestehender Rechtsvorschriften verschlechtert haben;
- L. in der Erwägung, dass in der Verkehrsbranche nicht nur Anbieter tätig sind, die unmittelbare Verkehrsdienstleistungen erbringen, sondern auch KMU, die Dienstleistungen wie die Wartung von Verkehrsmitteln, den Verkauf von Ersatzteilen, Mitarbeiterschulungen und den Fahrzeug- und Materialverleih anbieten; in der Erwägung, dass ein enormes Potenzial für die Schaffung von Arbeitsplätzen, auch für die Beschäftigung hochqualifizierter Arbeitnehmer, im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten besteht; in der Erwägung, dass mit den Strategien für die Verkehrsbranche den Interessen der gesamten Wertschöpfungskette Rechnung getragen werden sollte;
- M. in der Erwägung, dass sich nur 1,7 % der Unternehmen in der EU die modernen digitalen Technologien tatsächlich voll zunutze machen, wogegen 41 % überhaupt nicht darauf zurückgreifen; in der Erwägung, dass die Digitalisierung alle Wirtschaftszweige erfassen muss, wenn die EU ihre Wettbewerbsfähigkeit behaupten und ausbauen will;
- N. in der Erwägung, dass die kollaborative Wirtschaft durch ihre Flexibilität und niedrige Zugangsschwelle Beschäftigungsmöglichkeiten für jene Personengruppen bieten kann, die in der Vergangenheit vom Arbeitsmarkt ausgeschlossen waren, was insbesondere auf Frauen, junge Menschen und Migranten zutrifft;
- O. in der Erwägung, dass die Verkehrsdienstleistungen einen guten Einstieg in die Selbständigkeit bieten und eine Kultur des Unternehmertums fördern können;
- P. in der Erwägung, dass Onlineplattformen für Verkehrsdienstleistungen es ermöglichen, die Nachfrage von Verbrauchern nach Dienstleistungen einerseits und das Angebot an Arbeitskräften eingetragener Unternehmen oder gemeldeter Arbeitnehmer andererseits schnell zusammenzubringen;
- Q. in der Erwägung, dass hochwertige Arbeitsplätze der OECD zufolge wesentlich sind, wenn starke Ungleichheit bekämpft und sozialer Zusammenhalt gefördert werden soll;

I. Herausforderungen für kleine Verkehrsunternehmen

1. vertritt die Auffassung, dass die Verkehrsunternehmen zur Befriedigung des zunehmenden Mobilitätsbedarfs bei begrenzter Infrastruktur und zunehmenden Umweltauflagen vor erheblichen Herausforderungen stehen; weist darauf hin, dass alle Verkehrsunternehmen unter dem Druck stehen, sichere, nachhaltige und in hohem Maß wettbewerbsfähige Lösungen anzubieten, die sowohl umweltverträglich im Sinne der COP 21 als auch staureduzierend sind, dass es jedoch für kleine Unternehmen schwieriger und kostspieliger ist, diese Herausforderung zu bewältigen;
2. unterstreicht, dass übermäßig häufige Änderungen der Normen für den Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen aufgrund der Abschreibungsdauer der Fahrzeugflotten zu besonderen Schwierigkeiten für kleine Verkehrsunternehmen führen können;
3. hebt die Komplexität des Verkehrsgewerbes hervor, das von einer Mehrebenenverflechtung (der örtlichen, nationalen, europäischen und weltweiten Ebene) gekennzeichnet ist, bei der die Verkehrsträger nach wie vor weitgehend voneinander abgegrenzt sind; stellt fest, dass dieses Gewerbe insbesondere im Hinblick auf den Berufszugang und die Inanspruchnahme und Vermarktung von Verkehrsdienstleistungen stark reglementiert (ausschließliche Rechte, Obergrenze für die Zahl der Lizenzen) sowie subventioniert ist; betont, dass die Themen Sicherheit und Gefahrenabwehr für das Verkehrsgewerbe von herausragender Bedeutung sind, bedauert jedoch, dass sie neben anderen Faktoren gelegentlich als Vorwand für künstliche Barrieren genutzt werden;
4. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Praxis der Überregulierung aufzugeben, die häufig ein korporatistischer Schutzreflex ist, zu Fragmentierung, übermäßig komplizierter Gestaltung und Inflexibilität des Binnenmarktes führt und dadurch die Ungleichheit verstärkt; hält es für sinnvoll, dass die Mitgliedstaaten auf die Frage der Zulässigkeit dieser Online-Plattformen keine Vielzahl von Antworten geben und dass auf diese Weise ungerechtfertigte und restriktive unilaterale Maßnahmen unterbunden werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, die Richtlinie 2000/31/EG über den elektronischen Geschäftsverkehr und die Richtlinie 2006/123/EG über Dienstleistungen im Binnenmarkt einzuhalten und vollständig umzusetzen; betont, dass die in den Artikeln 56 bzw. 49 AEUV vorgesehene Freizügigkeit der Dienstleistungserbringer und Niederlassungsfreiheit von grundlegender Bedeutung sind, um die europäische Dimension der Dienstleistungen und somit des Binnenmarkts umzusetzen;

Donnerstag, 24. November 2016

5. betont, dass es wegen der derzeitigen Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Definition von Dienstleistern im Verkehrsgewerbe nicht möglich ist, für fairen Wettbewerb zu sorgen, und bedauert die Schwierigkeiten vieler kleiner Unternehmen, in den heimischen und den internationalen Markt einzutreten und neue Dienstleistungen zu entwickeln oder anzubieten; unterstreicht, dass hierdurch der Zugang von KMU zu diesem Gewerbe behindert wird;
6. ist der Ansicht, dass die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates verbessert werden sollte, um die schwerwiegenden Störungen auf den nationalen Verkehrsmärkten in einer Reihe von Mitgliedstaaten zu beseitigen, die nach ihrem Inkrafttreten entstanden sind;
7. begrüßt die neuen Möglichkeiten, die kleine Verkehrsunternehmen und neue kollaborative Geschäftsmodelle bieten, bedauert jedoch zugleich mögliche wettbewerbswidrige Praktiken, die aus der ungleichen Anwendung der EU-Vorschriften in den Mitgliedstaaten resultieren, vor allem mit Blick auf Entlohnung und Sozialversicherungssysteme, was zu schweren Wettbewerbsverzerrungen wie dem Lohndumping sowie zu sicherheitspolitischen Herausforderungen führen kann;
8. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Rechtsdurchsetzung zu verstärken; geht davon aus, dass bei etwaigen Änderungen der Rechtsvorschriften in Bezug auf Sozial- und Arbeitsbedingungen alle Grundfreiheiten der EU geachtet werden müssen, der auf objektiven Wettbewerbsvorteilen beruhende faire Wettbewerb nicht eingeschränkt werden darf und kein weiterer Verwaltungsaufwand oder zusätzliche Kosten für kleine Verkehrsunternehmen geschaffen werden dürfen;
9. stellt fest, dass kleine Verkehrsunternehmen nicht nur investieren müssen, um geltendem Recht zu entsprechen, sondern auch um wettbewerbsfähig zu bleiben (z. B. indem sie sich auf neue Technologien konzentrieren); bedauert, dass einerseits der Zugang dieser Unternehmen zu Krediten und ihre Finanzmittel auf den Märkten trotz Maßnahmen zur quantitativen Lockerung im Gegensatz zu Großunternehmen weiterhin begrenzt sind und andererseits öffentliche Finanzhilfen — vor allem auf EU-Ebene — aufgrund zu komplizierter und langwieriger Verwaltungsverfahren kaum in Anspruch genommen werden; betont, dass es wichtig ist, Wissen bei kleinen Unternehmen zu verbreiten und im Rahmen des Europäischen Investitionsfonds kleinen Unternehmen, die Anträge stellen möchten, beratend zur Seite zu stehen;
10. merkt an, dass das Transportgewerbe vor dem Hintergrund der zunehmenden Verstädterung immer stärker verzahnt, digitalisiert und multimodal organisiert sein muss und dass die städtischen Verkehrsknotenpunkte für die Organisation nachhaltiger Mobilität immer bedeutender werden; hebt hervor, dass Anwendungen zur Reiseplanung zunehmenden Einfluss haben und dass es für kleine Unternehmen wichtig ist, auf der Liste von verfügbaren Anwendungen und Portfolios von Verkehrsdienstleistungen berücksichtigt zu werden; stellt fest, dass die generelle Verfügbarkeit des Internets die gemeinsame Nutzung von Verkehrsträgern und eine bessere Reiseplanung begünstigen würde;
11. stellt fest, dass aufgrund der wirtschaftlichen Schwierigkeiten und der fehlenden Finanzmittel für die Instandhaltung des verzweigten Verkehrsnetzes zahlreiche Nebenstrecken in vielen Regionen stillgelegt werden, wobei insbesondere die am schlechtesten angebundenen und am dünnsten besiedelten Regionen betroffen sind; vertritt die Auffassung, dass das Aufkommen von Modellen der kollaborativen Wirtschaft keinesfalls rechtfertigen kann, dass öffentliche Verkehrsdienstleistungen in diesen Regionen nicht mehr angeboten werden;
12. betont, dass für die Mobilität im städtischen Raum Verleihsysteme für Leichtfahrzeuge wie Fahrräder und Roller von besonderer Bedeutung sind; weist darauf hin, dass die allermeisten Anbieter derartiger Dienste KMU sind; ruft dazu auf, das Potenzial dieser Anbieter im Zusammenhang mit der Steigerung der Mobilität im städtischen Raum und der Entwicklung eines energie- und ressourceneffizienten städtischen Personenverkehrs stärker zu berücksichtigen;
13. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, die Zusammenarbeit von kleinen Verkehrsunternehmen zu prüfen, da so ein Beitrag zum Aufbau einer Partnerschaft zwischen diesen Unternehmen geleistet und den Kunden dabei geholfen würde, die auf ihren Bedarf abgestimmten gewünschten Dienstleistungen eines kleinen Verkehrsunternehmens aufzufinden;
14. fordert die Kommission auf, bei der Ausarbeitung der Leitlinien zu diesem Themengebiet dem Umstand Rechnung zu tragen, dass diese Modelle in einem ländlich geprägten und nicht städtischen Umfeld nur schwerlich Fuß fassen;

Donnerstag, 24. November 2016

15. stellt fest, dass die Entwicklung kollaborativer Wirtschaftsmodelle die Nutzung von Fahrzeugen und Infrastruktur optimieren und somit dazu beitragen kann, die Nachfrage im Bereich der Mobilität nachhaltiger zu befriedigen; stellt fest, dass durch die zunehmende Verwendung von Nutzerdaten ein Mehrwert in der Transportkette entstehen könnte; betont jedoch, dass eine Konzentration von Daten in den Händen nur weniger Vermittlungsplattformen der gerechten Verteilung der Gewinne ebenso abträglich sein könnte wie der ausgewogenen Teilhabe an Infrastrukturinvestitionen und anderen einschlägigen Kosten, was sich wiederum unmittelbar auf KMU auswirkt;

16. begrüßt es, dass Vermittlungsplattformen den Gedanken ins Spiel gebracht haben, sich untereinander, die Stellung der bisherigen Betreiber und die korporatistischen Strukturen anzufechten, bestehende Monopole zu untergraben und das Entstehen neuer Monopole zu verhindern; unterstreicht, dass dies einen viel stärker auf die Verbrauchernachfrage ausgerichteten Markt anregt und die Mitgliedstaaten dazu veranlasst, die Marktstruktur zu überdenken; stellt jedoch fest, dass ohne einen geeigneten und eindeutigen Rechtsrahmen nach dem Alles-oder-nichts-Prinzip funktionierende Vermittlerplattformen marktbeherrschende Stellungen schaffen werden, die der Vielfalt des Wirtschaftsgefüges schaden;

17. macht auf die Chancen und Herausforderungen aufmerksam (in diesen neuen Bereichen könnten beispielsweise auch kleine Unternehmen entstehen), die sich aus der Entwicklung vernetzter und selbstfahrender Fahrzeuge (Kraftfahrzeuge, Schiffe, Drohnen und Fahrzeugkolonnen) ergeben; fordert deshalb die Kommission mit Nachdruck auf, einen Fahrplan zu vernetzten und automatisierten Fahrzeugen vorzulegen und eine Analyse der potenziellen Folgen anzustellen, die die breite Nutzung dieser Technologie für das europäische Verkehrsgewerbe, insbesondere für KMU, haben könnte;

II. Empfehlungen: Umwandlung der Herausforderungen in Chancen

18. fordert weitere Anstrengungen zur Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums; vertritt die Auffassung, dass jede Regelung, durch die Kleinunternehmen neue, insbesondere steuerliche, soziale oder ökologische Anforderungen auferlegt werden, verhältnismäßig, einfach und eindeutig sein, deren Entwicklung nicht behindern und erforderlichenfalls die regionalen und nationalen Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten widerspiegeln sollte; vertritt die Auffassung, dass eine solche Regelung von den erforderlichen (regulatorischen und/oder finanziellen) Anreizen flankiert werden sollte;

19. ist der Ansicht, dass der Anstoß zu einem integrierten und koordinierten europäischen Mobilitätssystem die beste Möglichkeit zur angemessenen Einbindung sämtlicher Unternehmen aller Verkehrsträger in eine gemeinsame Dynamik ist, bei der die Digitalisierung und die Förderung von Innovationen durch den Verkehrssektor selbst der beste Weg dafür sind, dass den Kunden ein einheitliches kohärentes System und den in dem Sektor Beschäftigten bessere Voraussetzungen für die Wertschöpfung geboten werden können;

20. ist der Ansicht, dass bei der Bereitstellung von Dienstleistungen durch KMU die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen nicht immer ausreichend berücksichtigt werden; fordert, dass im Rahmen aller Instrumente und Programme, die diesen Anbietern zur Verfügung stehen, die Notwendigkeit, eine möglichst optimale Ausrichtung der Verkehrsdienstleistungen auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten, berücksichtigt wird;

21. stellt fest, dass angesichts der mangelnden Infrastrukturinvestitionen alle Akteure des Verkehrsgewerbes, die durch Nutzung der Verkehrsinfrastruktur Gewinne erzielen, dazu beitragen sollten, wobei alle bereits bestehenden verkehrlichen Steuern und Gebühren und negativen Wirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit umfassend einbezogen werden sollten; betont, dass im Straßenverkehr die negativen externen Effekte internalisiert werden und Einnahmen der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, auch der grenzüberschreitenden, zugutekommen müssen; räumt jedoch ein, dass dies spezifische Probleme für kleine Unternehmen, auch in den Gebieten in äußerster Randlage, bewirken könnte, denen vorrangig Rechnung getragen werden muss;

22. weist darauf hin, dass der EFSI mit dem Ziel geschaffen wurde, einen Beitrag zu in hohem Maße innovativen marktgestützten Projekten zu leisten, und vertritt deshalb die Ansicht, dass er ein grundlegendes Instrument ist, um KMU der Verkehrsbranche zu helfen, neue Mobilitätslösungen zu entwickeln; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, seine Umsetzung zu beschleunigen und bei der Vorbereitung solcher Projekte KMU und Start-ups vermehrt zu unterstützen;

23. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, angemessen gegen wettbewerbswidrige Praktiken großer Unternehmensgruppen vorzugehen, um unabhängig von der Größe oder Art des Unternehmens Diskriminierung und Einschränkungen des Marktzugangs zu bekämpfen, insbesondere im Hinblick auf neue Geschäftsmodelle; fordert nachdrücklich, dass ein Dialog geführt wird und insbesondere in neuen und potenziellen Märkten die Beziehungen zwischen Beförderungsunternehmen und Auftraggebern verbessert werden und das Problem der Scheinselbständigkeit gelöst wird;

Donnerstag, 24. November 2016

24. fordert die Einbindung von KMU in das Projekt zum Aufbau eines integrierten europäischen Fahrkartenvertriebsystems; ist der Ansicht, dass ein solches System nur dann erfolgreich sein wird, wenn es möglichst viele Firmen und Anbieter einbezieht, die Verkehrsdienstleistungen anbieten; ist der Ansicht, dass der Austausch von Informationen und Erfahrungen zwischen großen Anbietern und KMU Synergieeffekte zur Folge haben kann, die für den Entwurf eines funktionierenden Verkehrsnetzes in Europa von großem Nutzen sind;

25. fordert, dass im Interesse erhöhter Transparenz der Zugang zu reglementierten Berufen und Tätigkeiten in Europa ebenso überarbeitet und harmonisiert wird wie die einschlägigen Kontrollen, damit sich neue Anbieter und mit digitalen Plattformen und der kollaborativen Wirtschaft zusammenhängende Dienstleistungen in einem unternehmensfreundlichen Umfeld entwickeln können, wozu auch erhöhte Transparenz im Hinblick auf Änderungen der Rechtsvorschriften gehört, und damit sie in einem Umfeld des gesunden Wettbewerbs neben den derzeit tätigen traditionellen Anbietern bestehen können; stellt positive Folgen der Tätigkeit von Anbietern, die im Bereich der Sharing Economy tätig sind, in Form der Entstehung neuer Arbeitsplätze für junge Menschen, die in den Arbeitsmarkt eintreten, und Selbständige fest;

26. fordert die Kommission auf, unverzüglich einen Fahrplan für die Freigabe von Daten über den öffentlich finanzierten Verkehr und für die Einführung harmonisierter Standards für Verkehrsdaten und Programmierschnittstellen zu veröffentlichen, damit datenintensive Innovationen und die Erbringung neuer Verkehrsdienstleistungen gefördert werden;

27. vertritt die Auffassung, dass in Anbetracht der Entwicklung der kollaborativen Wirtschaft die Lösung weder in einer branchenspezifischen noch in einer ausschließlich auf Plattformen abzielenden Regulierung besteht und dass nunmehr das Mobilitätssystem als Ganzheit begriffen werden muss; fordert, dass ein modernisierter multimodaler Rechtsrahmen geschaffen wird, durch den Innovation und Wettbewerbsfähigkeit sowie der Schutz von Verbrauchern und deren Daten gefördert, Arbeitnehmerrechte geschützt und einheitliche Rahmenbedingungen für die verschiedenen Anbieter sichergestellt werden; macht vor diesem Hintergrund auf die wichtige Bedeutung von Interoperabilität im Verkehrssektor aufmerksam, da diese den Kleinunternehmen einheitliche Lösungen ermöglicht;

28. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Notwendigkeit zu prüfen, ihr jeweiliges nationales Arbeitsrecht an das digitale Zeitalter anzupassen, und dabei den Charakteristiken von Modellen der kollaborativen Wirtschaft und dem jeweiligen Arbeitsrecht der einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen;

29. vertritt die Auffassung, dass ein solches Ziel eine Annäherung der einzelnen Modelle erfordert, deren Grundlage eine eindeutige, einheitliche und überschneidungsfreie Definition von Vermittlern und Dienstleistern ist; fordert, dass zwischen Vermittlerplattformen, die keine wirtschaftlichen Gewinne für ihre Nutzer erzeugen, und solchen, die mit oder ohne Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnis zwischen dem Dienstleister und der Plattform eine Beziehung zwischen einem (auf Gewinnerwirtschaftung ausgerichteten) Dienstleister und einem Kunden herstellen, unterschieden wird; regt an, dass die nationalen Behörden befähigt werden sollten, von den Vermittlerplattformen die Informationen zu verlangen, die sie für notwendig erachten, damit sämtliche Parteien ihren Steuer- und Sozialversicherungspflichten nachkommen und um sicherzustellen, dass die Dienstleister, die die Plattformen nutzen, über die erforderlichen Fähigkeiten und Berufsqualifikationen verfügen (damit für den Schutz der Verbraucher Sorge getragen wird); betont, dass bereits bestehende Rückmelde- und Bewertungssysteme auch den Vermittlern helfen, ein Vertrauensverhältnis zu den Verbrauchern aufzubauen, und fordert, dass die so erhobenen Daten gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates verarbeitet werden;

30. betont, dass das hohe Transparenzpotenzial der kollaborativen Wirtschaft eine gute Rückverfolgbarkeit der Verkehrsdienstleistungen gemäß dem Ziel der Durchsetzung bestehender Rechtsvorschriften ermöglicht; fordert die Kommission auf, Leitlinien dafür zu veröffentlichen, wie das Unionsrecht auf die unterschiedlichen kollaborativen Geschäftsmodelle anzuwenden ist, damit Regelungslücken im Bereich Beschäftigung und Sozialschutz, falls nötig, auf eine Weise geschlossen werden, die den nationalen Zuständigkeiten Rechnung trägt;

31. betont, dass zu den Unternehmen des Verkehrsgewerbes auch Anbieter gerechnet werden, die keine Verkehrsdienstleistungen erbringen, sondern beispielsweise Schulungen anbieten oder Fahrzeuge vermieten, sowie Werkstätten und Serviceeinrichtungen; weist darauf hin, dass die allermeisten Anbieter derartiger Dienste KMU sind; fordert, die Bedürfnisse dieser Anbieter bei der Erarbeitung von rechtlichen Lösungen und Investitionsprogrammen zu berücksichtigen, die die Förderung von KMU zum Ziel haben;

32. fordert die Kommission auf, die KMU im Verkehrsgewerbe dabei zu unterstützen, in diesem Bereich Cluster zu bilden, denen sich sowohl Verbraucher als auch andere Interessenträger anschließen können;

Donnerstag, 24. November 2016

33. stellt fest, dass die meisten Anbieter in der kollaborativen Wirtschaft aus Drittstaaten kommen; ist der Auffassung, dass die EU mehr innovative Start-up-Unternehmen im Verkehrsgewerbe entwickeln muss, und fordert verstärkte Unterstützung für solche Unternehmen, besonders für die Ausbildung junger Unternehmer in diesem Bereich;
34. bedauert, dass die Reaktion der Mitgliedstaaten auf die Entwicklung kollaborativer Geschäftsmodelle bisher stark fragmentiert und in einigen Fällen dem Potenzial und dem Nutzen, der mit der Entwicklung dieses Sektors einhergeht, völlig unangemessen war und auch den Erwartungen der Verbraucher zuwiderlief, und hält ein koordiniertes und umfassendes Vorgehen auf europäischer Ebene, mit dem die Fragen eines nachhaltigen kollaborativen Geschäftsmodells erfasst werden, für wünschenswert; weist auf den vernünftigen Ansatz der Kommission zu diesem neuen Geschäftsmodell hin, den sie in ihrer jüngst herausgegebenen Mitteilung dargelegt hat, in der sie die große Bedeutung der kollaborativen Wirtschaft für künftiges Wachstum hervorhebt (COM(2016)0356);
35. stellt fest, dass die neuen Technologien ein ungeheures Potenzial hinsichtlich der Entstehung neuer Formen der Dienstleistungserbringung im Güterverkehrssektor besitzen; betont insbesondere die ungeheuren Möglichkeiten von Drohnen, die bereits jetzt ein sehr wirkungsvolles Instrument bei der Arbeit unter schwierigen Bedingungen darstellen; betont, dass die EU das Potenzial von KMU, die sich mit der Entwicklung, der Herstellung und der Nutzung von Drohnen befassen, fördern sollte;
36. ist der Ansicht, dass die Modelle der kollaborativen Wirtschaft ein wichtiges Instrument für den nachhaltigen Ausbau der Anbindung der Regionen in Randlage, der Berggebiete und der ländlichen Gebiete sind, das indirekt auch dem Tourismusgewerbe zugutekommt;
37. ist der Ansicht, dass die legislativen Auflagen der Art der Geschäftstätigkeit und der Größe des Unternehmens angemessen sein sollten; hegt jedoch Bedenken, ob es in Anbetracht des zunehmenden Einsatzes leichter Nutzfahrzeuge im internationalen Güterverkehr immer noch gerechtfertigt ist, leichte Nutzfahrzeuge von der Anwendung einer Reihe europäischer Vorschriften auszunehmen, und fordert die Kommission auf, einen Diagnosebericht über die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen, ökologischen und sicherheitsrelevanten Folgen vorzulegen;
38. fordert die Schaffung von Strukturen einer Zusammenarbeit zwischen kleinen Verkehrsunternehmen, wissenschaftlichen Forschungsinstituten und regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, um die nachhaltige Mobilität in der Stadt und von Stadt zu Stadt besser zu organisieren und so auf das Aufkommen neuer Dienstleistungen und Produkte, auch solcher, die von KMU angeboten werden (z. B. der erste und letzte Abschnitt einer Tür-zu-Tür Beförderung), wirksam zu reagieren und gleichzeitig die vorhandenen öffentlichen Verkehrsnetze besser an die Bedürfnisse und Erwartungen der Fahrgäste anzupassen; fordert, dass Informationen über Mobilitätsdienste, die von Kleinunternehmen angeboten werden, in die Reiseinformations- und Reiseplanungsdienste aufgenommen werden;
39. fordert die Schaffung von Taskforces für Innovation, die die vollständige Umsetzung des Konzepts der „Shareable Cities“ ermöglichen und die lokalen, regionalen und nationalen Institutionen dabei unterstützen, auf das Aufkommen neuer Dienstleistungen und Produkte wirksam zu reagieren;
40. betont die Bedeutung gezielter Ausbildung (z. B. in Bezug auf Massendaten, integrierte Dienstleistungen usw.), um den Verkehrsunternehmen zu helfen, damit der im digitalen Bereich entstandene Mehrwert bei ihnen selbst ankommt; fordert daher, dass die Art und Weise, wie die Beschäftigten des Gewerbes ausgebildet werden, an die Fähigkeiten und Befähigungsnachweise angepasst werden, die die neuen Geschäftsmodelle erforderlich machen, vor allem um Mangel an Personal, insbesondere an Fahrern, zu bewältigen;
41. unterstreicht, dass KMU im Verkehrsgewerbe häufig von einer Expansion absehen, da eine grenzübergreifende Geschäftstätigkeit aufgrund der Unterschiede zwischen den Rechtssystemen in den einzelnen (Mitglied-) Staaten mit höheren Risiken behaftet ist; fordert die Kommission auf, gemeinsam mit den nationalen, regionalen und lokalen Behörden in den Mitgliedstaaten Plattformen für die Zusammenarbeit und die Kommunikation aufzubauen, damit KMU mit Blick auf die verschiedenen Finanzierungsregelungen, Zuschüsse und die Internationalisierung beraten und angeleitet werden können; ersucht die Kommission, die bestehenden Förderprogramme für KMU verstärkt zu nutzen und die Akteure des Verkehrssektors im Zusammenhang mit den Synergien zwischen den einzelnen EU-Fonds vermehrt auf diese Programme aufmerksam zu machen;
42. regt die lokalen Behörden dazu an, sich aktiv für die im Weißbuch Verkehr genannten Grundsätze der Reduzierung der CO₂-Emissionen im städtischen Verkehr einzusetzen, und fordert die Anbieter auf, ihre Stellung in dem neuen Wettbewerbs- und Tätigkeitsrahmen zu verbessern und dabei die Wettbewerbsvorteile zu nutzen, die die emissionsfreien Dienstleistungen und die schrittweise Digitalisierung ihrer Verwaltung, ihres Betriebs und ihrer Vermarktung in der Zukunft bieten;

Donnerstag, 24. November 2016

43. fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die lokalen Gebietskörperschaften auf, Innovationen im Bereich der Wirtschaft des Teilens zu fördern, die wiederum durch das Aufkommen von kollaborativen Wirtschaftsmodellen wie der gemeinschaftlichen Nutzung von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern, dem gemeinschaftlich genutzten Gütertransport, gemeinschaftlich genutzten Taxis, Fahrgemeinschaften, Bussen auf Abruf und ihren Verknüpfungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert werden;

44. fordert die Kommission auf, den Ausbau der digitalen Wirtschaft und die Auswirkungen der Rechtssetzungsinitiativen im Rahmen der Digitalen Agenda auf das Verkehrsgewerbe durch eine bessere Zusammenarbeit ihrer Generaldirektionen eingehend zu überwachen;

45. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Anzahl und die Art der Arbeitsplätze im Verkehrsgewerbe in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern regelmäßig zu bewerten und dafür zu sorgen, dass die Beschäftigungs- und Sozialpolitik mit der Digitalisierung des Arbeitsmarkts im Verkehrsgewerbe Schritt hält;

46. empfiehlt kollaborativen Unternehmen und im Verkehrsgewerbe tätigen Personen, Modelle zu finden, in deren Rahmen sie zusammenarbeiten können, um gemeinsame Interessen, zum Beispiel im Bereich Versicherungen, zu verfolgen;

47. begrüßt die von den Sozialpartnern ausgehandelten flexiblen Arbeitszeitmodelle in der Verkehrsbranche, durch die Arbeitnehmer ihr Berufs- und Privatleben besser vereinbaren können; betont jedoch, wie wichtig es ist, die Einhaltung der vorgeschriebenen Arbeitszeiten sowie Lenk- und Ruhezeiten zu überwachen, was infolge der Digitalisierung in der Transportbranche vereinfacht werden sollte;

o

o o

48. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.
