

Jueves, 24 de noviembre de 2016

P8\_TA(2016)0455

**Nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte****Resolución del Parlamento Europeo, de 24 de noviembre de 2016, sobre nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte, incluidos los modelos de negocio colaborativos (2015/2349(INI))**

(2018/C 224/20)

*El Parlamento Europeo,*

- Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su artículo 5, apartado 3,
- Visto el Protocolo n.º 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad,
- Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
- Vista su Resolución, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible <sup>(1)</sup>,
- Vista la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas,
- Visto el informe anual sobre las pymes europeas 2014/2015,
- Vistas las Comunicaciones de la Comisión tituladas «Pensar primero a pequeña escala» “Small Business Act” para Europa: iniciativa en favor de las pequeñas empresas» (COM(2008)0394) y «Revisión de la “Small Business Act” para Europa» (COM(2011)0078),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Una Agenda Europea para la economía colaborativa» (COM(2016)0356 final);
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» (COM(2016)0501),
- Vista su Resolución, de 5 de febrero de 2013, sobre la mejora del acceso de las PYME a la financiación <sup>(2)</sup>,
- Vista su Resolución, de 19 de mayo de 2015, sobre las oportunidades de crecimiento ecológico para las pymes <sup>(3)</sup>,
- Vistos el instrumento para pymes y los instrumentos InnoSup, COSME, «Tu Europa — Empresa», las acciones piloto correspondientes a la Vía rápida hacia la innovación y las posibilidades de creación de redes del programa Horizonte 2020,
- Vistas la Directiva sobre el comercio electrónico (2000/31/EC) y la Directiva de servicios (2006/123/CE),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Una Estrategia para el Mercado Único Digital de Europa» (COM(2015)0192),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Mejorar el mercado único: más oportunidades para los ciudadanos y las empresas» (COM(2015)0550),

<sup>(1)</sup> Textos Aprobados, P8\_TA(2015)0310.

<sup>(2)</sup> DO C 24 de 22.1.2016, p. 2.

<sup>(3)</sup> DO C 353 de 27.9.2016, p. 27.

**Jueves, 24 de noviembre de 2016**

- Visto el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) creado mediante el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013 <sup>(1)</sup>,
  - Visto el artículo 52 de su Reglamento,
  - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (A8-0304/2016),
- A. Considerando que las pymes son el motor principal de la economía europea y que representan, según las cifras de 2014, el 99,8 % de todas las empresas del sector no financiero, y suman 2 de cada 3 puestos de trabajo;
- B. Considerando que las pymes que han creado empleo en los últimos años proceden sobre todo del sector terciario;
- C. Considerando que las pequeñas empresas de transporte desempeñan un papel fundamental en el buen funcionamiento de la movilidad en Europa, pero a menudo experimentan dificultades para acceder al mercado o para mantenerse en él, sobre todo debido a la presencia de monopolios en dicho mercado;
- D. Considerando que las empresas pequeñas proporcionan un valor añadido especialmente en zonas aisladas y zonas densamente pobladas gracias a un excelente conocimiento del mercado local, la proximidad con el cliente y la agilidad y la capacidad para innovar; considerando, asimismo, que pueden ofrecer servicios a medida y son instrumentos para combatir la exclusión social, crear empleo, generar actividad económica, mejorar la gestión de la movilidad y contribuir al desarrollo del turismo (cuando los servicios de movilidad están directamente relacionados con la demanda de nuevos productos y experiencias por parte de los visitantes);
- E. Considerando que, para las personas o las mercancías, tanto la demanda como las condiciones de prestación de servicios de transporte varían considerablemente, y que la reducción de la movilidad no es una opción;
- F. Considerando que la organización del transporte en las grandes ciudades y en sus vías de acceso propicia la formación de congestiones y atascos, lo que supone una carga importante para la economía; que las pymes en el sector del transporte constituyen un complemento importante para la red de transporte público en los nodos urbanos, en particular durante las horas en que la frecuencia del transporte público es muy baja y en zonas periféricas que carecen de una red pública de transporte suburbano suficientemente desarrollada;
- G. Considerando que un estudio reciente de la Comisión muestra que el 17 % de los consumidores europeos ha utilizado los servicios que ofrece la economía colaborativa, y el 52 % conoce los servicios ofertados; que las expectativas de los consumidores son formas fácilmente accesibles y flexibles de utilización de los servicios de transporte y, al mismo tiempo, que los precios de los servicios se correspondan con los costes reales de su prestación, así como un acceso fácil a reservas de pasajes y un pago seguro por los servicios prestados;
- H. Considerando que la economía colaborativa en el sector del transporte puede fomentar de manera activa el desarrollo de una movilidad sostenible; que la autorregulación no es una solución y que es necesario un marco reglamentario adecuado;
- I. Considerando que la obligación de desarrollo sostenible y la revolución de las tecnologías de la información y las comunicaciones han creado oportunidades y plantean desafíos sin precedentes para las empresas de todos los tamaños a la hora de responder a la creciente demanda de movilidad sostenible con las restricciones que imponen unas infraestructuras limitadas;
- J. Considerando que el crecimiento exponencial del número de dispositivos móviles inteligentes y la completa cobertura de la red de banda ancha de alta velocidad han creado para los prestadores de servicios de transporte y sus clientes nuevos instrumentos digitales que reducen los costes de transacción y restan importancia a la ubicación física de los prestadores de servicios, ya que les permiten estar extensamente conectados para prestar servicios, no solo en el ámbito regional, sino también en el mundial, a través de las redes digitales y también desde zonas remotas;

<sup>(1)</sup> DO L 348 de 20.12.2013, p. 129.

Jueves, 24 de noviembre de 2016

- K. Considerando que los avances tecnológicos, los nuevos modelos de negocio y la digitalización han transformado el sector del transporte significativamente en los últimos años, y que han tenido repercusiones significativas en los modelos tradicionales de negocio y en las condiciones de trabajo y de empleo en dicho sector; y que, por una parte, se ha registrado una apertura en el sector del transporte y, por otra, las condiciones de trabajo han empeorado en numerosas ocasiones como consecuencia de la crisis económica y, en algunos casos, de una aplicación insuficiente de la reglamentación vigente;
- L. Considerando que el sector del transporte engloba no solo a los prestadores directos de servicios de transporte, sino también a las pymes que ofrecen servicios como mantenimiento de vehículos, venta de piezas de repuesto, formación del personal y alquiler de vehículos y de equipos; que tiene un enorme potencial de creación de empleo en relación con estas actividades, incluido empleo para personas altamente cualificadas; y que las políticas relacionadas con el sector del transporte deben tener en cuenta los intereses de toda la cadena de valor;
- M. Considerando que solo el 1,7 % de las empresas de la Unión hacen pleno uso de las tecnologías digitales avanzadas, mientras que el 41 % no las utilizan en absoluto; y que la digitalización de todos los sectores es un factor esencial para mantener y mejorar la competitividad de la Unión;
- N. Considerando que la flexibilidad y facilidad de entrada inherentes a la economía colaborativa pueden brindar oportunidades de empleo a los grupos que tradicionalmente se ven excluidos del mercado laboral, en particular las mujeres, los jóvenes y los migrantes;
- O. Considerando que los servicios de transporte son una vía adecuada para trabajar por cuenta propia y fomentar una cultura emprendedora;
- P. Considerando que las plataformas en línea de los servicios de transporte pueden brindar la posibilidad de establecer una relación rápida entre las solicitudes de prestación de servicios de los consumidores, por una parte, y la oferta de mano de obra por parte de empresas registradas o de los trabajadores, por otra;
- Q. Considerando que la OCDE estima que el empleo de calidad es un factor esencial de los esfuerzos para atajar el elevado nivel de desigualdad y promover la cohesión social;

#### **I. Retos para las pequeñas empresas de transporte**

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

**Jueves, 24 de noviembre de 2016**

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

Jueves, 24 de noviembre de 2016

15. Observa que el desarrollo de modelos de economía colaborativa puede optimizar el uso de los vehículos y de la infraestructura, lo que contribuye a responder de un modo más sostenible a la demanda de movilidad; toma nota de que la creciente utilización de los datos generados por los usuarios puede estar creando un valor añadido en la cadena de transporte; destaca, no obstante, que la concentración de datos en manos de solo algunas plataformas de intermediación puede perjudicar a una distribución equitativa de los beneficios y a la participación equilibrada en la inversión en infraestructuras, lo que tiene repercusiones directas para las pymes;

16. Celebra que las plataformas de intermediación hayan introducido la idea de competir entre ellas, con los operadores existentes y con las estructuras corporativistas, y de debilitar los monopolios existentes y evitar la formación de otros; subraya que ello fomenta un mercado mucho más centrado en la demanda del consumidor y conduce a los Estados miembros a revisar la estructura del mercado; señala, sin embargo, que a menos que exista un marco jurídico adecuado y claro, las plataformas de intermediación, con su principio de «el ganador se queda con todo», crearán posiciones dominantes del mercado que perjudicarán a la diversidad del tejido económico;

17. Llama la atención sobre las oportunidades y los retos (por ejemplo, podrían aparecer empresas pequeñas también en estos nuevos ámbitos) que plantea el desarrollo de vehículos conectados y de conducción automática (automóviles, buques, drones y trenes de carretera); insta, por tanto, a la Comisión a que presente una hoja de ruta sobre vehículos conectados y automatizados, y a que analice los efectos potenciales que un uso extendido de esta tecnología puede tener sobre el sector europeo del transporte, en especial para las pymes;

## II. Recomendaciones: cómo convertir los retos en oportunidades

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

19. Considera que el impulso a un sistema integrado de movilidad europeo coordinado es el mejor procedimiento para integrar adecuadamente a todas las empresas de todos los modos de transporte en una dinámica común en la que la digitalización y la promoción desde el propio sector del transporte de innovaciones es el mejor modo de garantizar a los clientes un solo sistema coherente y a los profesionales una mejor posición en la captura de valor;

20. Considera que los servicios prestados por las pymes en el sector del transporte no siempre se ajustan lo suficiente a las necesidades de las personas mayores y con discapacidad; pide que todos los instrumentos y programas destinados a apoyar a estos operadores tengan en cuenta la necesidad de adaptar lo máximo posible los servicios de transporte a las necesidades de las personas con movilidad reducida;

21. Señala que, ante la falta de inversiones en infraestructuras, todos los operadores que se benefician de su utilización deben contribuir, teniendo plenamente en cuenta todos los impuestos, tasas y derechos en vigor, así como las repercusiones negativas para el medio ambiente y la salud; insiste en la importancia, en el transporte por carretera, de internalizar las externalidades negativas y reservar ingresos para el uso de infraestructuras de transporte, también transfronterizo; reconoce, sin embargo, que ello podría plantear problemas específicos a las empresas pequeñas, incluidas las de las regiones ultraperiféricas, a los que conviene dar prioridad;

22. Recuerda que el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) se creó para contribuir al desarrollo de proyectos basados en el mercado muy innovadores y, por consiguiente, considera que es un instrumento esencial para que las pymes del sector del transporte desarrollen nuevas soluciones de movilidad; pide a la Comisión y a los Estados miembros que agilicen su ejecución y aumenten la ayuda a las pymes y a las empresas emergentes cuando preparen estos proyectos;

23. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que adopten las medidas adecuadas para combatir las prácticas contrarias a la competencia de los grandes grupos integrados con el fin de acabar con la discriminación y las restricciones de acceso al mercado, con independencia del tamaño de las empresas, en especial en lo relativo a nuevos modelos de negocio; aboga por el diálogo y por mejores relaciones, especialmente en mercados nuevos y potenciales, entre transportistas y clientes, así como por una solución al problema de los falsos autónomos;

**Jueves, 24 de noviembre de 2016**

24. Pide que las pymes se incorporen al proyecto de creación de un sistema europeo integrado de pasajes; opina que la efectividad de este sistema dependerá de que este incluya el mayor número posible de empresas y operadores de servicios de transporte; considera que el intercambio de información y experiencias entre operadores grandes y pymes puede producir sinergias sumamente ventajosas para el diseño de una red de transporte efectiva en Europa;

25. Pide que, con vistas a lograr una mayor transparencia, se revisen y armonicen las normas relativas al acceso a las profesiones y las actividades reguladas en Europa y los controles correspondientes, para que los nuevos operadores y servicios vinculados a las plataformas digitales y a la economía colaborativa puedan desarrollarse en un entorno empresarial favorable, incluida una mayor transparencia con respecto a las modificaciones legislativas, y coexistir con los operadores tradicionales en un entorno de sana competencia; toma nota de los efectos positivos de las empresas que se basan en la economía colaborativa en la creación de nuevos puestos de trabajo para los jóvenes que acceden al mercado laboral y para los trabajadores por cuenta propia;

26. Pide a la Comisión que publique, sin más demora, un plan de trabajo para liberar la información relativa al transporte financiado con fondos públicos, y que introduzca normas armonizadas relativas a los datos sobre transporte e interfaces de programación para impulsar las innovaciones con uso intensivo de datos y la prestación de nuevos servicios de transporte;

27. Considera que, visto el desarrollo de la economía colaborativa, la solución no es ni una normativa sectorial, ni una normativa dedicada únicamente a las plataformas, y que en el futuro será necesario abordar el sistema de movilidad en su conjunto; pide la creación de un marco regulador modernizado y multimodal que favorezca la innovación y la competitividad, así como la protección de los consumidores y de sus datos, salvaguarde los derechos de los trabajadores y garantice la existencia de condiciones equitativas de competencia para los diferentes actores; llama la atención, en este sentido, sobre la gran importancia de la interoperabilidad en el sector del transporte, puesto que esta posibilita que las pequeñas empresas ofrezcan soluciones armonizadas;

28. Pide a los Estados miembros que evalúen la necesidad de adecuar su legislación laboral nacional a la era digital, teniendo en cuenta las características de los modelos de la economía colaborativa y las respectivas legislaciones laborales de cada Estado miembro;

29. Considera que tal objetivo exige una convergencia de los modelos, basada en una definición clara, coherente y que no se solape con otras, de los intermediarios y los prestadores de servicios; pide que se distinga entre las plataformas de intermediación que no generan beneficios comerciales para sus usuarios, y aquellas que ponen en contacto a un prestador de servicios (con fines lucrativos) y a un cliente, con una relación de subordinación o sin ella entre el prestador del servicio y la plataforma; recomienda que, para facilitar que todas las partes cumplan sus obligaciones fiscales y en materia de seguridad social, además de para garantizar que los prestadores de servicios que utilizan las plataformas son competentes y están debidamente cualificados (con el fin de garantizar la protección del consumidor), se permita a las autoridades nacionales solicitar la información que consideren necesaria a las plataformas de intermediación; hace hincapié en que las opiniones publicadas y los sistemas de calificación también ayudan a los intermediarios a construir una relación de confianza con los consumidores, y que los datos así generados deben tratarse de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo;

30. Considera que el gran potencial de transparencia de la economía colaborativa permite una buena trazabilidad de las operaciones de los servicios de transporte, de conformidad con el objetivo de aplicación de la legislación vigente; pide a la Comisión que publique directrices sobre la forma en que la legislación de la Unión se aplica a los diferentes modelos de negocio colaborativos con el fin de colmar, si procede, las lagunas reglamentarias en el ámbito del empleo y de la seguridad social de tal modo que se respeten las competencias nacionales;

31. Subraya que entre las empresas que operan en el sector del transporte también se incluyen los operadores que no prestan directamente servicios de transporte, como las empresas que ofrecen formación, las empresas de alquiler de vehículos, los talleres y los puntos de servicio; considera que la gran mayoría de estas empresas son pymes; pide que se tomen en consideración las necesidades de estos operadores a la hora de diseñar medidas jurídicas y programas de inversión que tienen como objetivo apoyar el desarrollo de las pymes;

32. Anima a la Comisión a apoyar a las pymes del sector del transporte en la formación de agrupaciones en este ámbito, a las que se podrían sumar los consumidores y otras partes interesadas;

Jueves, 24 de noviembre de 2016

33. Señala que la mayoría de los proveedores de la economía colaborativa proceden de fuera de la Unión; considera que la Unión necesita desarrollar empresas emergentes innovadoras en el sector del transporte, y aboga por un mayor apoyo a estas empresas, en especial para formar a los jóvenes empresarios en este ámbito;

34. Lamenta que la respuesta de los Estados miembros al desarrollo de nuevos modelos de negocio colaborativos haya sido hasta ahora muy fragmentada, y en algunos casos claramente incoherente con el potencial y los beneficios que se derivan del desarrollo de este sector, así como contraria a las expectativas de los consumidores, y considera que sería ideal una acción coordinada de ámbito europeo que cubra todas las cuestiones relativas a un modelo de negocio colaborativo sostenible; toma nota del enfoque razonable de la Comisión respecto de esta «nueva economía», tal como la define en una comunicación reciente en la que hace hincapié en la importancia de la economía colaborativa para el crecimiento futuro (COM(2016)0356);

35. Considera el enorme potencial de las nuevas tecnologías para el surgimiento de nuevas formas de prestación de servicios en el sector del transporte de mercancías; subraya concretamente las grandes posibilidades que ofrecen los drones, que se han convertido en una herramienta muy efectiva para trabajar en condiciones difíciles; subraya que la Unión debe apoyar el potencial de las pymes que se dedican al diseño, la producción y la utilización de drones;

36. Considera que los modelos colaborativos constituyen un recurso importante para el desarrollo sostenible de la conectividad de las regiones periféricas, de montaña y rurales, con beneficios indirectos también para el sector turístico;

37. Opina que los requisitos legislativos deben ser proporcionales a la naturaleza de la actividad y al tamaño de la empresa; muestra su preocupación, sin embargo, sobre si existen razones para eximir los vehículos industriales ligeros de la aplicación de la normativa europea, teniendo en cuenta el uso de estos vehículos en el transporte internacional de mercancías, y pide a la Comisión que presente un informe de análisis sobre sus consecuencias económicas, ambientales y para la seguridad;

38. Aboga por la instauración de estructuras de cooperación entre las pequeñas empresas de transporte, las instituciones de investigación científica y las autoridades locales y regionales con vistas a organizar mejor la movilidad urbana e interurbana sostenible a fin de responder eficazmente a la aparición de nuevos servicios y productos, incluidos los que ofrecen las pymes (por ejemplo, la primera y la última etapa de un sistema de transporte de puerta a puerta), y al mismo tiempo adaptar mejor las redes de transporte público existentes a las necesidades y las expectativas de los pasajeros; pide que en los servicios de información y planificación de desplazamientos se incluya la información acerca de los servicios de movilidad que ofrecen las pequeñas empresas;

39. Pide la creación de grupos de trabajo sobre innovación, que permitan la plena aplicación del concepto de «ciudades compartibles» («shareable cities») y ayuden a las instituciones locales, regionales y nacionales a responder eficazmente a la aparición de nuevos servicios y productos;

40. Destaca la importancia de una formación específica (por ejemplo, sobre macrodatos, servicios integrados, etc.) a fin de ayudar a las empresas de transporte a generar valor añadido en el ámbito digital; pide, por tanto, que se adapte la manera en que se forma a los profesionales en consonancia con las habilidades y las cualificaciones necesarias para los nuevos modelos de negocio, en particular a fin de cubrir las carencias de personal, especialmente de conductores;

41. Destaca que las pymes del sector del transporte no suelen expandirse debido a los grandes riesgos que conllevan las actividades transfronterizas por la divergencia que existe entre los ordenamientos jurídicos de los distintos Estados (miembros); pide a la Comisión que, en colaboración con las autoridades nacionales, regionales y locales de los Estados miembros, desarrolle plataformas de cooperación y comunicación para formar y asesorar a las pymes sobre los diferentes regímenes de financiación, las subvenciones y la internacionalización; pide a la Comisión que aproveche más los actuales programas de apoyo a las pymes y que les dé más visibilidad entre los operadores del sector del transporte en el contexto de las sinergias entre los distintos fondos de la Unión;

42. Anima a las autoridades locales a comprometerse activamente con los principios de descarbonización del transporte urbano explicitados en el Libro Blanco del Transporte y a los operadores a ganar posiciones en el nuevo marco de competencia y actividad con las ventajas competitivas que van a ofrecer los servicios con emisiones cero y la progresiva digitalización de su gestión, operación y comercialización;

**Jueves, 24 de noviembre de 2016**

43. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades locales que fomenten las innovaciones en materia de economía participativa, que resultan facilitadas a su vez por la emergencia de la economía colaborativa, como el uso compartido de coches, bicicletas, transporte de carga y taxis, los coches multiusuario y los servicios discrecionales de autobús, así como sus interconexiones con el transporte público;

44. Pide a la Comisión que, con una mejor cooperación entre sus direcciones generales, supervise de cerca la evolución de la economía digital y la repercusión de las iniciativas legislativas en el marco de la Agenda digital en el sector del transporte;

45. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, en colaboración con los interlocutores sociales, evalúen periódicamente la repercusión de la digitalización en la cantidad y el tipo de empleos del sector del transporte, y que velen por que las políticas laborales y sociales se adapten al ritmo de la digitalización del mercado laboral del transporte;

46. Recomienda que las empresas de economía colaborativa, además de las personas que trabajan en el sector del transporte, encuentren formas para trabajar conjuntamente en aras de la defensa de intereses comunes, por ejemplo en el ámbito de los seguros;

47. Acoge con satisfacción los modelos de horario laboral flexible negociados por los interlocutores sociales en el sector del transporte que permiten a los trabajadores una mejora del equilibrio entre la vida laboral y la personal; destaca, no obstante, la importancia de controlar el cumplimiento de las normas obligatorias en materia de jornada laboral y de tiempos de conducción y descanso, lo que debería ser más sencillo como consecuencia de la digitalización del sector del transporte;

o

o o

48. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

---