

Neljapäev, 24. november 2016

P8_TA(2016)0455

Väikeste transpordiettevõtete uued võimalused ja koostööl põhinevad ärimudelid**Euroopa Parlamendi 24. novembri 2016. aasta resolutsioon väikeste transpordiettevõtjate uute võimaluste ja koostööl põhinevate ärimudelite kohta (2015/2349(INI))**

(2018/C 224/20)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Liidu lepingut, eriti selle artikli 5 lõiget 3,
- võttes arvesse protokolli (nr 2) subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise kohta,
- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011)0144),
- võttes arvesse oma 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõtte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas ⁽¹⁾,
- võttes arvesse komisjoni soovitusi 2003/361/EÜ mikroettevõtjate ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate määramise kohta,
- võttes arvesse 2014.–2015. aasta aruannet Euroopa VKEde kohta,
- võttes arvesse komisjoni teatist „Kõigepealt mõtle väikestele“ – Euroopa väikeettevõtlusalgatus „Small Business Act“ (COM(2008)0394) ja teatist „Euroopa väikeettevõtlusalgatuse „Small Business Act“ läbivaatamine“ (COM(2011)0078),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa jagamismajanduse tegevuskava“ (COM(2016)0356),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ (COM(2016)0501),
- võttes arvesse oma 5. veebruari 2013. aasta resolutsiooni VKEde rahastamisvõimaluste parandamise kohta ⁽²⁾,
- võttes arvesse oma 19. mai 2015. aasta resolutsiooni roheline majanduskasvu võimaluste kohta VKEde jaoks ⁽³⁾,
- võttes arvesse programmi „Horisont 2020“ VKEde rahastamisvahendit ja algatust INNOSUP, COSME programmi, portaali „Teie Euroopa – Ettevõtted“, innovatsiooni kiirtee katsemeetmeid ning võrgustike loomise võimalusi,
- võttes arvesse elektroonilise kaubanduse direktiivi (2000/31/EÜ) ja teenuste direktiivi (2006/123/EÜ),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa digitaalse ühtse turu strateegia“ (COM(2015)0192),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Ühtse turu täiustamine: rohkem võimalusi inimestele ja ettevõtetele“ (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ ELT C 24, 22.1.2016, lk 2.

⁽³⁾ ELT C 353, 27.9.2016, lk 27.

Neljapäev, 24. november 2016

- võttes arvesse Euroopa ühendamise rahastut, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrusega (EL) nr 1316/2013 ⁽¹⁾,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 52,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni arvamust (A8-0304/2016),
- A. arvestades, et väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd) on Euroopa majanduse peamine tõukejõud ning nende osakaal kõikide mittefinantssektori ettevõtjate hulgas on 2014. aasta andmetel 99,8 % ning nende arvele langeb kaks kolmandikku kõigist töökohtadest;
- B. arvestades, et viimaste aastate jooksul töökohti loonud VKEd kuuluvad peamiselt teenindussektorisse;
- C. arvestades, et väikestel transpordiettevõtjatel on liikuvuse nõuetekohases toimimises Euroopas keskne roll, ent neil on tihti raskusi sellele turule sisenemise ja seal püsimisega, eelkõige monopolide tõttu sellel turul;
- D. arvestades, et tänu suurepärasele kohaliku turu tundmisele, lähedusele kliendiga ja/või paindlikkusele ning innovatsioonivõimele annavad väikesed ettevõtjad lisaväärtust eelkõige kaugetes ja tihedalt asustatud piirkondades; arvestades ka, et nad suudavad pakkuda sihtotstarbelisi teenuseid ning on sotsiaalse tõrjutuse vastu võitlemise, töökohtade loomise, majandustegevuse tekitamise, liikuvuskorralduse parandamise ning turismi arendamisele kaasa aitamise (kus liikuvusteenused on otseselt seotud külastajate nõudlusega uute toodete ja kogemuste järele) vahendiks;
- E. arvestades, et nii inimeste kui ka kaupade osas varieeruvad nii nõudlus transporditeenuste järele kui ka teenuste pakkumise tingimused märkimisväärselt ja liikuvuse vähendamine ei ole võimalik;
- F. arvestades, et transpordi korraldamine suurtes linnades ja nende juurdesõiduteedel põhjustab teede ülekoormatust ja ummikuid, mis tekitavad majanduse jaoks märkimisväärselt koormust; arvestades, et transpordisektori VKEd on oluline täiendus linnatranspordisõlmede ühistranspordivõrkudele, eriti kellaegadel, mil ühistransport on väga hõre, samuti äärealadel, kus puuduvad nõuetekohaselt väljakujunenud linnalähitranspordi teenused;
- G. arvestades, et komisjoni hiljutine uuring näitab, et 17 % Euroopa tarbijatest on kasutanud teenuseid, mida pakub jagamismajandus, ja 52 % on pakutavatest teenustest teadlikud; arvestades, et tarbijad ootavad lihtsalt juurdepääsetavaid ja paindlikke transporditeenuste kasutamise võimalusi, mille hinnad oleksid kooskõlas teenuse osutamise tegelike kuludega, ning võimalust sõidupileteid lihtsal viisil broneerida ja transporditeenuste eest turvaliselt tasuda;
- H. arvestades, et transpordi valdkonnas võib jagamismajandus aidata aktiivselt edendada säästva liikuvuse liikide väljaarendamist; arvestades, et isereguleerimine ei ole alati lahendus ning sobiv õigusraamistik on vajalik;
- I. arvestades, et säästva arengu nõue ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia valdkonnas toimunud revolutsioon on loonud igas suuruses ettevõtjate jaoks enneolematuid võimalusi ja probleeme seoses reageerimisega kasvavale nõudlusele säästva liikuvuse järele piiratud infrastruktuuri tingimustes;
- J. arvestades, et mobiilsete nutiseadmete kasutamise hüppeline kasv ja laiaulatuslik kaetus kiire laiaribavõrguga on toonud uusi digitaalseid vahendeid nii transporditeenuste osutajatele kui ka tarbijatele, vähendades tehingukulusid ja teenuseosutajate füüsilise asukoha olulisust, võimaldades neil olla laialdaselt ühendatud, et pakkuda teenuseid mitte ainult piirkondlikult, vaid ka ülemaailmselt digitaalsete võrgustike kaudu ning ka kõrvalistest piirkondadest;

⁽¹⁾ ELT L 348, 20.12.2013, lk 129.

Neljapäev, 24. november 2016

- K. arvestades, et tehnoloogia arengu, uute ärimudelite ja digiteerimise tulemusel on transpordisektor viimastel aastatel tugevasti muutunud, mis on oluliselt mõjutanud tavapäraseid ärimodeleid ning töötingimusi ja tööhõivet selles sektoris; arvestades, et ühelt poolt on transpordisektor avanenud, kuid teiselt poolt on töötingimused paljudel juhtudel halvenenud, mis on tingitud majanduskriisist ja mõnel juhul olemasolevate õigusnormide ebapiisavast rakendamisest;
- L. arvestades, et transpordisektorisse ei kuulu ainult otseseid transporditeenuseid osutavad ettevõtjad, vaid ka VKEd, kes pakuvad transpordivahendite hoolduse, varuosade müügi, töötajate koolituse või sõidukite ja seadmete üürimise teenuseid; arvestades, et nende tegevustega seondub ülisuur töökohtade loomise potentsiaal, sh kõrge kvalifikatsiooniga töötajate jaoks; arvestades, et transpordisektori poliitikas tuleks arvesse võtta kogu väärtusahela huve;
- M. arvestades, et vaid 1,7 % ELi ettevõtjatest kasutab täielikult ära keerulisemaid digitehnoloogiaid ning 41 % ei kasuta neid üldse; arvestades, et kõigi majandussektorite digiteerimine on ELi konkurentsivõime säilitamise ja suurendamise seisukohalt kriitilise tähtsusega;
- N. arvestades, et jagamismajandust iseloomustav paindlikkus ja turulepääsu lihtsus võivad pakkuda tööhõivevõimalusi rühmadele, kes on traditsiooniliselt tööturul välja jäetud, eriti naistele, noortele ja rändajatele;
- O. arvestades, et transporditeenused võivad pakkuda head võimalust füüsilisest isikust ettevõtjana alustamiseks ning edendada ettevõtluskultuuri;
- P. arvestades, et transporditeenuste veebiplatvormid annavad võimaluse viia kiiresti kokku ühelt poolt klientide esitatud teenuse osutamise taotlused ja teiselt poolt registreeritud ettevõtjate või töötajate tööjõu pakkumise;
- Q. arvestades, et OECD peab kvaliteetseid töökohti suure ebavõrdsusega võitlemisel ja sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamisel tehtavate pingutuste jaoks ülioluliseks teguriks;

I. Väikeste transpordiettevõtjate probleemid

1. on arvamisel, et transpordiettevõtjad puutuvad kokku märkimisväärsete probleemidega liikuvusega seotud suurenevale nõudlusele vastamisel piiratud infrastruktuuri ja karmistuvate keskkonnanõuete tingimustes; juhib tähelepanu, et kõik transpordiettevõtjad on surve all pakkuda turvalisi, jätkusuutlikke ja väga konkurentsivõimelisi lahendusi, mis oleksid COP 21 kohaselt keskkonnanahoidlikud ning vähendaksid samal ajal ummikuid, kuid väikeettevõtjatel on raskem ja kulukam neid probleeme lahendada;
2. rõhutab, et sõidukite heitenormide liiga sage muutmine võib kaasa tuua spetsiifilisi raskusi väikestele transpordiettevõtjatele, arvestades sõidukipargi amortiseerumisaega;
3. rõhutab, et transpordisektor on oma olemuselt keeruline, seda iseloomustab mitmetasandiline (kohalik, riiklik, Euroopa ja maailma tasand) juhtimine, mis on endiselt jagatud transpordiliikide kaupa; märgib, et see sektor on tugevalt reguleeritud, eelkõige kutsesalal alustamise ning sellega seotud tegevuse ning transporditeenuste väljaarendamise, kasutamise ja turustamise valdkonnas (ainuõigused, lubade arvu ülempiir), samuti toetuste osas; toonitab, et ohutus ja turvalisus on transpordisektoris otsustava tähtsusega, kuid taunib asjaolu, et neid aspekte kasutatakse muu hulgas vahel väärtalt ettekäändena kunstlike takistuste püstitamiseks;
4. kutsub liikmesriike üles lõpetama ülereguleerimine, mis on tihti seotud proteksionistlike ja korporatiivsete instinktidega, mis viib siseturu killustatuse, keerulisemaks muutumise ja jäikuseni, suurendades samal ajal ebavõrdsust; usub, et liikmesriikidel oleks kasulik mitte käsitleda veebiplatvormide õiguspärasust eri moel, mis aitaks vältida põhjendamatu piiravaid ühepoolseid meetmeid; kutsub liikmesriike üles järgima ning täielikult rakendama elektroonilise kaubanduse direktiivi (direktiiv 2000/31/EÜ) ja teenuste direktiivi (direktiiv 2006/123/EÜ); on seisukohal, et teenuseosutajate vaba liikumine ja asutamisevabadus, mis on sätestatud vastavalt ELi toimimise lepingu artiklites 56 ja 49, on väga olulised, et kasutada ära teenuste ja seeläbi siseturu Euroopa mõõdet;

Neljapäev, 24. november 2016

5. rõhutab, et transpordisektori teenuseosutaja mõiste praeguse õiguskindlusetuse tõttu ei ole võimalik õiglast konkurentsi luua, ning avaldab kahetsust raskuste pärast, mida kogevad paljud väikesed ettevõtjad sise- ja rahvusvahelisele turule sisenemisel ning uute teenuste väljaarendamisel või pakkumisel; rõhutab asjaolu, et eespool nimetatud takistab VKEd juurdepääsu kõnealusele sektorile;
6. on seisukohal, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1072/2009 tuleb parandada, et kõrvaldada tõsised häired, mis tekkisid mitme liikmesriigi transporditurudel pärast määruse kehtestamist;
7. tunneb heameelt uute võimaluste üle, mida pakuvad väikesed transpordiettevõtjad ja uued koostööl põhinevad ärimudelid, väljendades samas kahetsust konkrentsivastase tegevuse üle, mida põhjustab ELi eeskirjade erinev kohaldamine liikmesriikides, eelkõige palkade ja sotsiaalkindlustussüsteemi osas, mis võib viia tõsiste moonutusteni, nagu näiteks sotsiaalne dumping, ning julgeolekuprobleemideni;
8. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tugevdama õiguskaitset; on seisukohal, et sotsiaalseid ja töötingimusi käsitlevate õigusaktide iga muutmise korral tuleb järgida kõiki ELi põhivabadusi ega tohi piirata ausat konkurentsi, mis põhineb objektiivsetel konkrentsieelistel, samuti ei tohi tekitada täiendavat halduskoormust ega lisakulusid väikestele transpordiettevõtjatele;
9. märgib, et väikesed transpordiettevõtjad peavad investeerima mitte ainult oma tegevuse õigusaktidega vastavusse viimisse, vaid ka konkrentsis püsimisse (nt keskendudes uuele tehnoloogiale); peab kahetsusväärseks, et ühelt poolt ja vastupidiselt suurtele äriühingutele on nende juurdepääs krediidile ja rahaturgudelt rahaliste vahendite kaasamisele kvantitatiivsetele leevendusmeetmetele vaatamata endiselt piiratud, ent teiselt poolt kasutatakse avaliku sektori, eriti Euroopa toetusi vähe, kuna haldusmenetlused on liiga keerulised ja aeganõudvad; toonitab, kui tähtis on levitada teadmisi ja osutada abi väikestest ettevõtjatest taotlusesitajatele Euroopa Investeeringufondi raamistikus;
10. märgib, et kasvava linnastumise tingimustes peab transport olema korraldatud üha integreeritumalt, digiteeritult ja mitmeliigiliselt ning linnatranspordisõlmedel on säästva liikuvuse korraldamises üha kessem roll; rõhutab liiklemise kavandamist võimaldavate mitmeliigiliste rakenduste kasvavat mõju ja seda, kui oluline on, et väikesed ettevõtjad oleksid kättesaadavate rakenduste loetelusse ning transporditeenuste pakettidesse lisatud; rõhutab, et interneti kättesaadavus kõigile soodustaks transpordivahendite jagamist ja liiklemise paremat planeerimist;
11. märgib, et majanduslikele raskustele ja tihedate transpordivõrkude haldamiseks vajalike ressursside puudumisele reageerimiseks toimub haruliinide sulgemine paljudes piirkondades, peamiselt kõige halvemini ligipääsetavates ja vähese elanikkonnaga piirkondades; leiab, et koostööl põhinevate ärimudelite tekkimine ei saa mingil juhul õigustada avalike transporditeenuste pakkumisest loobumist nendes piirkondades;
12. rõhutab kergsõidukite, nagu jalgrataste ja motorollerite laenutusteenuste olulisust linnaliikuvuse seisukohalt; juhib tähelepanu asjaolule, et enamik neid ettevõtjaid on VKEd; kutsub üles nende ettevõtjate potentsiaali sagedamini arvesse võtma linnaliikuvuse taseme tõstmisel ning energia- ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kujundamisel linnades;
13. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles kaaluma väikeste transpordiettevõtjate ühendamist, mis lihtsustaks selliste äriühingute vahelise partnerluse arendamist ja aitaks tarbijatel leida soovitavaid transpordisektori väikeettevõtjate teenuseid vastavalt oma vajadustele;
14. palub komisjonil võtta selle valdkonna suuniste koostamisel arvesse uute jagamismajanduse ärimudelite läbimurde keerukust maapiirkondades ja mujal kui linnakeskkonnas;

Neljapäev, 24. november 2016

15. tõdeb, et koostööl põhinevate ärimudelite väljaarendamine võib optimeerida sõidukite ja infrastruktuuri kasutamist, aidates seeläbi vastata liikuvusega seotud nõudlusele säästvamal moel; märgib, et kasutajate loodud andmete üha tihedam kasutamine võiks lõppkokkuvõttes viia lisandväärtuse loomiseni transpordiahelas; toonitab siiski, et andmete koondumine ainult mõne vahendusplatvormi kätte võib avaldada negatiivset mõju nii kasumi võrdse jagamisele kui ka tasakaalustatud osalemisele infrastruktuuridesse investeerimisel ning muudele asjaomastele kuludele, millel kõigil on otsene mõju VKEdele;

16. väljendab heameelt, et vahendusplatvormid on kaasa toonud võimaluse konkureerida üksteisega, olemasolevatele osalejate ja äriüksustega ning murendavad seeläbi olemasolevaid monopole ning hoiavad ära uute tekkimise; toonitab, et see innustab liikuma turu suunas, kus keskendutakse rohkem tarbijanõudlusele, ja suunab liikmesriike vaatama läbi turu struktuuri; märgib siiski, et asjakohase ja selge õigusraamistiku puudumise korral kujundavad vahendusplatvormid, mida iseloomustab põhimõte, et võitja võtab kõik, endale valitseva turuseisundi, mis kahjustab majandusstruktuuri mitmekesisust;

17. juhib tähelepanu võimalustele ja väljakutsetele (nt võiksid nendes valdkondades tekkida ka väikesed ettevõtjad), mida on kaasa toomas ühendatud ja isejuhtivate sõidukite (autod, laevad, mehitamata õhusõidukid, konvois sõitmine) väljatöötamine; nõuab seetõttu tungivalt, et komisjon esitaks tegevuskava ühendatud ja automatiseeritud sõidukite kohta ning analüüsiks nende tehnoloogiate laialdase kasutamise võimalikku mõju Euroopa transpordisektorile, eriti VKEdele;

II. Soovitused: kuidas muuta probleemid võimalusteks

18. kutsub üles jätkama pingutusi Euroopa ühtse transpordipiirkonna loomiseks; on seisukohal, et kõik õigusaktid, millega kehtestatakse väikestele ettevõtjatele uusi nõudeid, eelkõige maksu-, sotsiaal- ja keskkonnameetmed, peaksid olema proportsionaalsed, lihtsad ja selged, ei tohiks takistada nende arengut ja peaksid vajaduse korral kajastama eri liikmesriikide piirkondlikke ja riiklikke eripärasid; on seisukohal, et selliste õigusaktidega peavad kaasnema vajalikud (regulatiivsed ja/või finantsalased) stiimulid;

19. leiab, et Euroopa liikuvuse integreeritud ja koordineeritud süsteemi edendamine on parim viis kõikide transpordiliikidega tegelevate kõikide ettevõtjate asjakohaseks integreerimiseks ühisesse dünaamilisse protsessi, mille puhul digiteerimine ja innovatsiooni edendamine transpordisektori siseselt on kõige tulemuslikum viis tagada klientidele üks sidus süsteem ja spetsialistidele paremad võimalused väärtuse loomiseks;

20. leiab, et transpordisektoris VKEde pakutavate teenuste kohandatavuse tase ei ole alati piisavalt kooskõlas puuetega inimeste ja eakate vajadustega; kutsub üles tagama, et kõigis nende ettevõtjate toetamisele suunatud vahendites ja programmides võetaks arvesse vajadust kohandada transporditeenused võimalikult hästi piiratud liikuvusega isikute vajadustele;

21. on seisukohal, et infrastruktuuriinvesteeringute puudumist arvestades peaksid kõik selle infrastruktuuri kasutamisest kasu saavad osalejad sellesse panustama, võttes täiel määral arvesse kõiki olemasolevaid transpordimakse, tasusid ning kahjulikku mõju keskkonnale ja tervisele; rõhutab, et oluline on võtta maanteetranspordis arvesse ebasoodsaid välismõjusid ning kasutada tulusid sihtotstarbeliselt transpordi infrastruktuuri jaoks, sh piiriülel; tunnistab siiski, et see võib tekitada väikestele ettevõtjatele, sh äärepoolseimate piirkondade ettevõtjatele, spetsiifilisi probleeme, mida tuleb esmajärjekorras arvesse võtta;

22. tuletab meelde, et Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond (EFSI) loodi selleks, et aidata kaasa väga innovatiivsetele turupõhiste projektidele, ja peab seda seetõttu transpordisektori VKEde jaoks väga oluliseks vahendiks uute liikuvuslahenduste väljatöötamisel; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles kiirendama selle rakendamist ja suurendama toetust VKEdele ning idufirmadele selliste projektide ettevalmistamisel;

23. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles võtma asjakohaseid meetmeid võitluseks suurte integreeritud kontsernide konkurentsivastase tegevuse vastu, selleks et võidelda diskrimineerimise ja piirangute vastu turule sisenemisel ettevõtja suurusest või liigist olenemata, eriti seoses uute ärimudelitega; nõuab tungivalt vedajate ja tellijate vaheliste arutelude pidamist ja suhete parandamist, eriti uutel ja potentsiaalsetel turgudel, ning fiktiivsete füüsilisest isikust ettevõtjate probleemi lahendamist;

Neljapäev, 24. november 2016

24. kutsub üles kaasama VKESid Euroopa integreeritud piletisüsteemi projekti; on seisukohal, et selle süsteemi tõhusus sõltub võimalikult paljude transporditeenuseid pakkuvate ettevõtjate ja üksuste kaasamisest; leiab, et teabe ja kogemuste vahetamine VKEde ja suurte ettevõtjate vahel võib viia koostoineni, mis oleks tulemusliku Euroopa transpordivõrgu kavandamisel erakordselt kasulik;

25. nõuab suurema läbipaistvuse nimel, et Euroopas vaadataks läbi ja ühtlustataks juurdepääs reguleeritud kutsealadele ja tegevustele ning kontrollitaks neid kutsealasid, et võimaldada uutel ettevõtjatel ja teenustel, mis seonduvad digitaalsete platvormide ja jagamismajandusega, areneda ettevõtlussõbralikus keskkonnas, sh tagades suurema läbipaistvuse seoses õigusaktide muutmisega ja andes neile võimaluse eksisteerida koos turgu valitsevate ettevõtjatega ausa konkurentsi keskkonnas; märgib, kui positiivne mõju on jagamismajanduse ettevõtjatel töökohtade loomise seisukohalt tööturule sisenevatele noortele ning füüsilisest isikust ettevõtjatele;

26. kutsub komisjoni üles avaldama viivitamata tegevuskava avaliku sektori rahastatavate transpordandiandmete vabastamiseks ning transpordandiandmete ja programmeerimise liideste ühtlustatud standardite kehtestamiseks, et ergutada andmemahukat innovatsiooni ja uute transporditeenuste osutamist;

27. on seisukohal, et jagamismajanduse arengut arvestades ei ole lahenduseks ei valdkondlikud ega ka ainult platvormidele suunatud õigusnormid ning edaspidi tuleb käsitleda liikuvussüsteemi tervikuna; nõuab ajakohase mitmeliigilise regulatiivse raamistiku loomist, millega edendatakse innovatsiooni ja konkurentsivõimet ning tarbijate ja nende andmete kaitset, kaitstes töötajate õigusi ning tagades eri osalejate jaoks võrdsed tingimused; juhib seda silmas pidades tähelepanu transpordisektori koostalitlusvõime tähtsusele, arvestades asjaolu, et see pakub väikeettevõtjatele ühtseid lahendusi;

28. kutsub liikmesriike üles hindama vajadust viia siseriiklik õigus kooskõlla digitaalajastu nõuetega, võttes arvesse jagamismajanduse mudelite omadusi ja iga riigi tööõigust;

29. leiab, et selline eesmärk eeldab mudelite lähendamist, võttes aluseks vahendaja ja teenuseosutaja mõistete selge, järjepideva ja mittekattuva määratluse; kutsub üles eristama vahendusplatvorme, mis ei tooda oma kasutajatele kasumit, ning teenuseosutajat (kasumisaamise eesmärgil) tarbijaga ühendavaid platvorme, kusjuures teenuseosutaja ja platvormi vahel kas on või ei ole töandja-töövõtja suhe; teeb ettepaneku, et riikide ametiasutustel peaks olema võimalik küsida vahendusplatvormidelt vajalikuks peetavat teavet, et lihtsustada kõikide osaliste maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustuste täitmist ning tagada see, et platvorme kasutavad teenuseosutajad oleksid pädevad ja nõuetekohaselt kvalifitseeritud (et tagada tarbijakaitse); toonitab, et juba antud tagasiside ja olemasolevad reitingusüsteemid aitavad samuti vahendajatel tarbijatega usalduslikke suhteid luua ning et loodud andmeid tuleks töödelda vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 95/46/EÜ;

30. on veendunud, et jagamismajanduse suur läbipaistvuspotentsiaal võimaldab transporditeenuseid kehtivate õigusaktide jõustamise eesmärgil hästi jälgida; palub komisjonil avaldada suunised selle kohta, kuidas kohaldatakse ELi õigust mitmesugust liiki koostööl põhinevate ärimudelite suhtes, et kõrvaldada vajaduse korral tööhõivet ja sotsiaalkindlustust käsitlevates õigusaktides esinevad lüngad nii, et seejuures austatakse riikide pädevusi;

31. rõhutab, et transpordisektoris tegutsevate ettevõtjate hulka loetakse ka ettevõtjad, kes ei osuta otseselt transporditeenuseid, nagu koolitusteenuseid pakkuvad ettevõtjad, autorendiettevõtjad, töökojad ja teeninduskeskused; juhib tähelepanu asjaolule, et enamik selliseid ettevõtjaid on VKEd; nõuab nende ettevõtjate vajadustega arvestamist VKEde toetamiseks ette nähtud õigusmeetmete ja investeerimisprogrammide kavandamisel;

32. julgustab komisjoni toetama transpordisektori VKESid kõnealuses valdkonnas klastrite moodustamisel, millega võivad ühineda nii tarbijad kui ka muud sidusrühmad;

Neljapäev, 24. november 2016

33. juhhib tähelepanu sellele, et enamik jagamismajanduse teenuseosutajaid on pärit väljastpoolt ELi; on seisukohal, et ELi transpordisektoris tuleb luua rohkem innovatiivseid idufirmasid, ning julgustab selliseid äriühinguid rohkem toetama, eriti selle valdkonna noorte ettevõtjate koolitamiseks;
34. väljendab kahetsust, et liikmesriikide vastus koostööl põhinevad väljaarendamisele on siiani olnud väga killustatud ning mõnel juhul ei ole see sugugi kooskõlas selle sektori arendamise potentsiaali ja eelistega, mis on ühtlasi vastuolus tarbijate ootustega, ning leiab, et soovitatav on kooskõlastatud ja üldine lähenemisviis Euroopa tasandil, millega kaetakse koostööl põhineva ärimudeliga seotud küsimused; võtab teadmiseks komisjoni mõistliku lähenemise sellele uuele „ärimudelile“, nagu on sätestatud komisjoni hiljutises teatises, milles toonitatakse jagamismajanduse tähtsust tulevase majanduskasvu jaoks (COM(2016)0356);
35. juhhib tähelepanu uute tehnoloogiate väga suurele potentsiaalile teenuste osutamise uute liikide tekkimise seisukohalt kaubaveosektoris; toonitab eriti, kui suuri võimalusi pakuvad mehitamata õhusõidukid, mis juba praegu on väga tõhusaks vahendiks keerulistes oludes tehtavate tööde puhul; rõhutab, et EL peaks toetama mehitamata õhusõidukite projekteerimise, tootmise ja kasutamisega tegelevate VKEde potentsiaali;
36. on seisukohal, et koostööl põhinevad ärimudelid on väga oluline vahend ühenduvuse jätkusuutlikuks arendamiseks äärealadel, mägi- ja maapiirkondades ning et need avaldavad kaudselt positiivset mõju ka turismisektorile;
37. on arvamusel, et õigusaktide nõuded peaksid olema proportsionaalsed äriühingu laadi ja suurusega; väljendab siiski muret selle üle, kas kergeveokitele mitmete ELi eeskirjade kohaldamisel tehtavad erandid on endiselt õigustatud, arvestades kergeveokite järjest ulatuslikumat kasutamist rahvusvahelisteks kaubavedudeks, ning palub komisjonil esitada põhjaliku analüüsi sellest tuleneva majandusliku, keskkonna- ning ohutusalase mõju kohta;
38. kutsub üles looma koostööstruktuure väikeste transpordiettevõtjate, teaduslike uurimisinstituutide ning kohalike ja piirkondlike ametiasutuste vahel, et säästvat linnaliikuvust ja linnadevahelist liikuvust paremini korraldada ja reageerida tulemuslikult uute, sh VKEde osutatavate teenuste ja toodete (nt uksest-ukseni transporditeenuste esimesed ja viimased etapid) tekkimisele, kohandades seejuures olemasolevad ühistranspordi võrgud paremini reisijate vajaduste ja ootustega; nõuab, et teave väikeettevõtjate osutatavate liikuvusteenuste kohta kaasataks reisiteabe ja reisiplaneerimise teenustesse;
39. nõuab innovatsiooni töökondade loomist, et rakendada täielikult mõistet „jagatavad linnad“ ning aidata kohalikel, piirkondlikel ja liikmesriigi asutustel reageerida tulemuslikult uute teenuste ja toodete tekkimisele;
40. toonitab, kui oluline on sihtotstarbeline koolitus (nt seoses suurandmete, integreeritud teenustega jne), et aidata transpordiettevõtjatel luua digitaalvaldkonna abil lisaväärtust; nõuab sellega seoses spetsialistide koolitamise kohandamist kooskõlas oskuste ja kvalifikatsiooniga, mida uued ärimodeleid eeldavad, eelkõige selleks, et likvideerida personali, eriti autojuhtide puudus;
41. rõhutab, et transpordisektori VKEd hoiduvad sageli tegevuse laiendamisest suuremate riskide tõttu, mis kaasnevad piiriülese ettevõtlusega erinevate (liikmes)riikide õigussüsteemide erinevuse tõttu; kutsub komisjoni koostöös liikmesriikide riiklike, piirkondlike ja kohalike ametiasutustega töötama välja koostöö- ja teabevahetusplatvormid, et nõustada ja koolitada VKEsid eri rahastamisskeemide, toetuste ja rahvusvahelistumise teemal; palub komisjonil kasutada veelgi rohkem olemasolevaid VKEde toetusprogramme ning teha need Euroopa transpordisektori osalejate hulgas nähtavamaks ELi eri rahaliste vahendite vahelise koostöömehhanismi seoses;
42. julgustab kohalikke omavalitsusi võtma endale aktiivse kohustuse transpordipoliitika valges raamatus sätestatud linnatranspordi süsinikusisalduse vähendamise põhimõtete osas ning nõuab tungivalt, et turuosalisel tegevusel oleks konkurents- ja tegevusraamistikus, kasutades seeläbi ära konkurentsieeliseid, mida pakuvad saastevabad teenused ning haldus-, tegevus- ja turustusstruktuuride järk-järguline digiteerimine;

Neljapäev, 24. november 2016

43. kutsub komisjoni, liikmesriike ja kohalikke ametiasutusi üles edendama innovatsioonitegevust jagamismajanduses, mida omakorda lihtsustab koostööl põhinevate ärimudelite tekkimine, näiteks ühisauto või -jalgratta kasutamine, ühine kaubavedu, ühise takso kasutamine, koossõit, tellitav bussiteenus ning selle ühendused ühistranspordiga;
44. kutsub komisjoni üles jälgima oma peadirektooraatide vahelise koostöö tõhustamise kaudu tähelepanelikult digitaalrajanduse arengut ja nn digitaalse tegevuskava seadusandlike algatuste mõju transpordisektorile;
45. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles hindama koostöös tööturu osapooltega korrapäraselt digiteerimise mõju töökohtade arvule ja liikidele transpordisektoris ning tagama, et tööhõive- ja sotsiaalpoliitika käib transpordisektori tööturu digiteerimisega kaasas;
46. soovib jagamismajanduse ettevõtjatel ja transpordisektori töötajatel leida koostöömudelid ühistes huvides tegutsemiseks, näiteks kindlustuse valdkonnas;
47. kiidab heaks tööturu osapoolte poolt transpordisektoris kokku lepitud paindlikud tööaja mudelid, mis võimaldavad töötajatel paremini töö- ja eraelu ühitada; rõhutab siiski, kui oluline on transpordisektoris jälgida kinnipidamist kohustuslikest töö-, juhtimis- ja puhkeaja eeskirjadest, mis peaks transpordisektori digiteerimise tulemusena lihtsamaks muutuma;

o

o o

48. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.
-