

Torstai 24. marraskuuta 2016

P8\_TA(2016)0455

## Pienten liikennealan yritysten uudet mahdollisuudet

**Euroopan parlamentin päätöslauselma 24. marraskuuta 2016 pienten liikennealan yritysten uusista mahdollisuuksista ja yhteistyöhön perustuvista liiketoimintamalleista (2015/2349(INI))**

(2018/C 224/20)

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 5 artiklan 3 kohdan,
- ottaa huomioon pöytäkirjan N:o 2 toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta,
- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (COM(2011)0144),
- ottaa huomioon 9. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpanosta: tilannekatsaus ja kohti kestävää liikkuvuutta <sup>(1)</sup>,
- ottaa huomioon komission suosituksen 2003/361/EY mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä,
- ottaa huomioon eurooppalaisia pk-yrityksiä koskevan vuosikertomuksen 2014/2015,
- ottaa huomioon komission tiedonannot ”Pienet ensin’ Eurooppalaisia pk-yrityksiä tukeva aloite (‘Small Business Act’)” (COM(2008)0394) ja ”Eurooppalaisia pk-yrityksiä tukevan Small Business Act -aloitteen uudelleentarkastelu” (COM(2011)0078),
- ottaa huomioon komission tiedonannon ”Yhteistyötaloutta koskeva eurooppalainen toimintasuunnitelma” (COM(2016)0356),
- ottaa huomioon komission tiedonannon ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia” (COM(2016)0501),
- ottaa huomioon 5. helmikuuta 2013 antamansa päätöslauselman pk-yritysten rahoituksen saannin parantamisesta <sup>(2)</sup>,
- ottaa huomioon 19. toukokuuta 2015 antamansa päätöslauselman vihreään kasvuun liittyvistä mahdollisuuksista pk-yrityksille <sup>(3)</sup>,
- ottaa huomioon Horisontti 2020 -ohjelman pk-yrityksiä koskevan välineen ja INNOSUP-haut, yritysten kilpailukykyä ja pk-yrityksiä koskevan ohjelman (COSME), Sinun Eurooppasi -yritysportaalin, nopeutetun innovoinnin pilottiohjelman ja verkostointimahdollisuudet,
- ottaa huomioon sähköisestä kaupankäynnistä annetun direktiivin (2000/31/EY) ja palveludirektiivin (2006/123/EY),
- ottaa huomioon komission tiedonannon ”Digitaalisten sisämarkkinoiden strategia Euroopalle” (COM(2015)0192),
- ottaa huomioon komission tiedonannon ”Sisämarkkinoiden päivitys: enemmän mahdollisuuksia kansalaisille ja yrityksille” (COM(2015)0550),

<sup>(1)</sup> Hyväksytyt tekstit, P8\_TA(2015)0310.

<sup>(2)</sup> EUVL C 24, 22.1.2016, s. 2.

<sup>(3)</sup> EUVL C 353, 27.9.2016, s. 27.

**Torstai 24. marraskuuta 2016**

- ottaa huomioon 11. joulukuuta 2013 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1316/2013<sup>(1)</sup> perustetun Verkkojen Eurooppa -välineen,
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan,
  - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan lausunnon (A8-0304/2016),
- A. ottaa huomioon, että pienet ja keskiuuret yritykset (pk-yritykset) ovat merkittävin Euroopan taloutta vauhdittava voima ja että vuonna 2014 niiden osuus kaikista muiden alojen kuin rahoitusalan yrityksistä oli 99,8 prosenttia ja niiden osuus kaikista työpaikoista oli kaksi kolmannesta;
- B. ottaa huomioon, että viime vuosina pk-yritykset ovat luoneet työpaikkoja lähinnä palvelualalla;
- C. ottaa huomioon, että pienillä liikennealan yrityksillä on ratkaiseva asema toimivan liikkuvuuden varmistamisessa Euroopassa mutta niillä on usein vaikeuksia päästä markkinoille tai säilyttää asemansa niillä, mikä johtuu etenkin liikennealan markkinoiden monopoleista;
- D. ottaa huomioon, että pienet yritykset tuovat lisäarvoa erityisesti syrjäseuduilla ja tiheään asutuilla alueilla, sillä ne tuntevat paikalliset markkinat erinomaisesti, ne ovat lähellä asiakasta ja/tai ne ovat joustavia ja innovatiivisia; ottaa huomioon, että ne kykenevät lisäksi tarjoamaan räätälöityjä palveluja ja niiden avulla voidaan torjua sosiaalista syrjäytymistä, luoda työpaikkoja, synnyttää taloudellista toimintaa, parantaa liikkuvuuden hallintaa ja kehittää matkailua (jossa liikkuvuuspalvelut ovat suoraan kytköksissä vierailijoiden haluun saada uusia tuotteita ja kokemuksia);
- E. ottaa huomioon, että henkilö- ja tavaraliikenteessä sekä liikennepalvelujen kysyntä että palveluehdot vaihtelevat huomattavasti ja että liikkuvuuden vähentäminen ei ole vaihtoehto;
- F. ottaa huomioon, että isojen kaupunkien sekä niihin johtavien väylien liikennejärjestelyt aiheuttavat liikenneuhkia, jotka rasittavat taloutta merkittävästi; ottaa huomioon, että liikennealan pk-yritykset tarjoavat merkittävän täydennyksen kaupunkisolmukohtien julkiselle liikenneverkolle, erityisesti niinä vuorokaudenaikoina, jolloin julkista liikennettä ei juurikaan ole, sekä syrjäisillä alueilla, joilla ei ole riittävästi kehittyneitä esikaupunkiliikenteen palveluja;
- G. ottaa huomioon, että komission äskettäisen tutkimuksen mukaan 17 prosenttia eurooppalaisista kuluttajista on käyttänyt jakamistalouden palveluja ja 52 prosenttia on tietoisia tällaisten palvelujen tarjonnasta; ottaa huomioon, että kuluttajat odottavat liikennepalveluja, joiden käyttö on helppoa ja joustavaa ja joissa palveluiden hinta pysyy lähellä tosiasiallisia kustannuksia, ja sitä, että matkavarauksen voi tehdä vaivatta ja maksaminen palveluista on turvallista;
- H. katsoo, että yhteistyötalous liikenteen alalla voi edistää aktiivisesti kestävien liikkuvuuden muotojen kehittämistä; katsoo, että itesääntely ei aina ole oikea ratkaisu ja että tarvitaan asianmukaista sääntelykehystä;
- I. katsoo, että kestävä kehityksen välttämättömyys ja tieto- ja viestintätekniikan alan vallankumous ovat luoneet kaikenkokoisille yrityksille ennennäkemättömiä mahdollisuuksia ja haasteita niiden pyrkiessä vastaamaan kestävä liikkuvuuden kasvavaan kysyntään rajallisen infrastruktuurin asettamissa rajoissa;
- J. ottaa huomioon, että älypuhelinlaitteiden markkinaosuuden räjähdysmäinen kasvu ja nopeiden laajakaistayhteyksien kattavuus ovat luoneet uusia digitaalisia välineitä sekä liikennepalvelujen tarjoajille että asiakkaille, mikä on vähentänyt transaktiokustannuksia ja myös sen merkitystä, missä palveluntarjoajat fyysisesti sijaitsevat, sillä laajojen yhteyksien ansiosta ne voivat tarjota palveluja digitaalisten verkostojen avulla myös maailmanlaajuisesti eikä pelkästään rajatulla alueella sekä myös syrjäisiltä alueilta käsin;

<sup>(1)</sup> EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129.

Torstai 24. marraskuuta 2016

- K. toteaa, että tekninen kehitys, uudet liiketoimintamallit ja digitalisaatio ovat muuttaneet liikennealaa merkittävästi viime vuosina, millä on ollut suuria vaikutuksia perinteisiin liiketoimintamalleihin sekä alan työoloihin ja -ehtoihin ja työllisyyteen; panee merkille, että samalla, kun liikenneala on vapautunut, työolot ja -ehdot ovat monissa tapauksissa huonontuneet talouskriisin vuoksi ja joissakin tapauksissa nykyisten sääntöjen puutteellisen täytäntöönpanon seurauksena;
- L. toteaa, että liikenneala kattaa suoraan liikennepalvelujen tarjoajien ohella myös pk-yritykset, jotka esimerkiksi tarjoavat kuljetuskaluston huoltopalveluja, myyvät varaosia, kouluttavat henkilöstöä ja vuokraavat ajoneuvoja ja välineitä; toteaa, että tällaiseen toimintaan sisältyy valtavia mahdollisuuksia työpaikkojen luomiseen ja myös korkeasti koulutettujen työntekijöiden työllistämiseen; toteaa, että liikennealaa koskevassa politiikassa olisi otettava huomioon koko arvoketjun edut;
- M. toteaa, että vain 1,7 prosenttia EU:n yrityksistä hyödyntää kehittyntä digitaalitekniikkaa täysimääräisesti ja 41 prosenttia ei käytä sitä lainkaan; toteaa, että kaikkien alojen digitalisoituminen on ratkaisevan tärkeää EU:n kilpailukyvyä säilyttämiseksi ja parantamiseksi;
- N. ottaa huomioon, että yhteistyötaloudelle ominaiset joustavuus ja toiminnan aloittamisen helppous voivat luoda työllistymismahdollisuuksia ryhmille, jotka ovat perinteisesti jääneet työmarkkinoiden ulkopuolelle, erityisesti naisille, nuorille ja maahanmuuttajille;
- O. toteaa, että liikennepalvelut voivat tarjota hyvän lähtökohdan itsenäiseen ammatinharjoittamiseen ja edistää yrittäjyyskulttuuria;
- P. toteaa, että liikennepalvelujen verkkoalustat voivat tarjota mahdollisuuden sovittaa nopeasti yhteen yhtäältä asiakkaiden palvelupyynnöt ja toisaalta rekisteröityjen yritysten tai työntekijöiden tarjoama työvoima;
- Q. ottaa huomioon, että OECD pitää laadukkaita työpaikkoja keskeisenä tekijänä toimissa, joilla torjutaan merkittävää eriarvoisuutta ja edistetään sosiaalista yhteenkuuluvuutta;

### **I. Pienten liikennealan yritysten haasteet**

1. katsoo, että liikennealan yrityksillä on huomattavia vaikeuksia vastata liikkuvuuteen liittyvään kasvavaan kysyntään rajallisen infrastruktuurin sekä tiukentuvien ympäristövaatimusten asettamissa rajoissa; huomauttaa, että kaikkiin liikennealan yrityksiin kohdistuu paineita tarjota turvallisia, kestäviä ja erittäin kilpailukykyisiä ratkaisuja, jotka sekä säästävät ympäristöä COP21-kokouksessa tehdyn sopimuksen mukaisesti että vähentävät ruuhkia, mutta pienten yritysten on vaikeampi selviytyä näistä haasteista ja se aiheuttaa niille myös enemmän kustannuksia;
2. painottaa, että ajoneuvojen päästönormien muuttaminen liian usein voi aiheuttaa erityisiä ongelmia pienille liikennealan yrityksille, kun otetaan huomioon ajoneuvokantaan sovellettavat poistoajat;
3. korostaa, että liikenneala on monimutkainen sektori, jolle on ominaista monitasoinen (paikallinen, kansallinen, unionin ja maailmanlaajuinen taso) ja edelleen suurelta osin liikennemuodoittain lokeroitunut hallinto; toteaa, että ala on voimakkaasti säännelty, erityisesti mitä tulee ammattiin pääsyyn, alan toimintoihin sekä liikennepalvelujen kehittämiseen, käyttöön ja markkinointiin (yksinoikeudet, lupien määrän rajaaminen) sekä tukiin; painottaa, että turvallisuus on liikenteen alalle ensiarvoisen tärkeää, mutta pitää valitettavana, että sitä käytetään muiden tekijöiden ohella joskus tekosyynä keinotekoisten esteiden asettamiselle;
4. pyytää jäsenvaltioita lopettamaan liiallisen sääntelyn, joka liittyy usein protektionistiseen ja korporatistiseen ajatteluun, joka johtaa sisämarkkinoiden pirstoutumiseen, monimutkaisuuteen ja jäykkyyteen ja lisää näin eriarvoisuutta; katsoo, että jäsenvaltioiden kannattaa välttää verkkoalustojen laillisuutta koskevia toisistaan poikkeavia ratkaisuja ja niistä johtuvia perusteettomia ja rajoittavia yksipuolisia toimenpiteitä; pyytää jäsenvaltioita noudattamaan sähköisestä kaupankäynnistä annettua direktiiviä 2000/31/EY ja palveludirektiiviä 2006/123/EY ja panemaan ne täysimääräisesti täytäntöön; korostaa, että SEUT-sopimuksen 56 artiklassa määrätty palveluntarjoajien vapaa liikkuvuus ja 49 artiklassa määrätty sijoittautumisvapaus ovat ratkaisevan tärkeitä palvelujen eurooppalaisen ulottuvuuden ja sitä kautta sisämarkkinoiden toteutumiseksi;

**Torstai 24. marraskuuta 2016**

5. korostaa, että palveluntarjoajien määrittelyä liikenteen alalla koskeva nykyinen oikeudellinen epävarmuus estää tasapuolisen kilpailun, ja pitää valitettavana, että monien pienten yritysten on vaikea päästä kotimaanmarkkinoille ja kansainvälisille markkinoille ja kehittää tai tarjota uusia palveluja; korostaa, että edellä mainitut asiat vaikeuttavat pk-yritysten pääsyä tälle alalle;
6. katsoo, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1072/2009 on parannettava, jotta voidaan selviytyä sen käyttöönoton jälkeen ilmenneistä vakavista häiriöistä useiden jäsenvaltioiden kansallisilla liikennemarkkinoilla;
7. on tyytyväinen pienten liikennealan yritysten ja uusien yhteistyöhön perustuvien liiketoimintamallien tarjoamiin uusiin mahdollisuuksiin mutta pitää samalla valitettavana kilpailua rajoittavia käytäntöjä, joita aiheutuu siitä, että EU:n sääntöjä ja varsinkin palkkoja ja sosiaaliturvajärjestelmiä koskevia sääntöjä sovelletaan epäyhtenäisesti eri jäsenvaltioissa, mikä voi johtaa vakaviin vääristymiin, esimerkiksi sosiaaliseen polkumyyntiin, sekä turvallisuushaasteisiin;
8. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tehostamaan lainvalvontaa; katsoo, että kaikissa sosiaali- ja työoloja koskevaan lainsäädäntöön tehtävissä muutoksissa on noudatettava kaikkia EU:n perusvapauksia eivätkä ne saa rajoittaa objektiivisiin kilpailuetuihin perustuvaa tasapuolista kilpailua eivätkä lisätä hallinnollista raskautta tai aiheuttaa lisäkustannuksia pienille liikennealan yrityksille;
9. toteaa, että pienten liikennealan yritysten on tehtävä investointeja noudattaakseen sovellettavaa lainsäädäntöä mutta myös pysyäkseen kilpailukykyisinä (esimerkiksi keskittymällä uusiin teknologioihin); pitää valitettavana, että toisin kuin suurten yritysten kohdalla pienten liikennealan yritysten mahdollisuudet saada luottoa ja markkinarahoitusta ovat edelleen rajalliset huolimatta rahan määrään vaikuttavista elvytystoimista ja toisaalta julkista taloudellista tukea, varsinkin unionin tukea, on harvoin käytössä, koska hallinnolliset menettelyt ovat liian monimutkaisia ja pitkäkestoisia; painottaa, että Euroopan investointirahaston puitteissa on tärkeää tarjota tukea hakeville pienille yrityksille tietoa ja apua;
10. toteaa, että lisääntyvän kaupungistumisen vuoksi liikenne on järjestettävä yhä integroituneemmalla, digitalisoidummalla ja multimodaalisemmalla tavalla ja että kaupunkisolualueilla on yhä keskeisempi rooli kestävän liikkuvuuden järjestämisessä; korostaa multimodaalisten matkansuunnittelusovellusten kasvavaa vaikutusta ja painottaa, että pienten yritysten on tärkeää päästä tarjolla olevien liikennepalvelusovellusten ja -kokonaisuuksien joukkoon; korostaa, että internetyhteyksien yleinen saatavuus kannustaisi liikennevälineiden yhteiskäyttöön ja parempaan matkansuunnitteluun;
11. toteaa, että talousvaikeuksien ja tiheän liikenneverkon ylläpitämistä varten tarvittavien resurssien puutteen vuoksi lukuisia toissijaisia yhteyksiä ollaan lakkauttamassa monilla alueilla ja varsinkin alueilla, joille on heikoimmat yhteydet ja joilla asuu vähiten ihmisiä; katsoo, että yhteistyöhön perustuvien liiketoimintamallien nousu ei voi toimia missään tapauksessa perusteena näiden alueiden julkisista liikennepalveluista luopumiselle;
12. korostaa kevyiden ajoneuvojen, kuten polkupyörien ja skoottereiden, vuokrauspalvelujen merkitystä kaupunkiliikenteelle; toteaa, että valtaosa näistä toimijoista on pk-yrityksiä; kannustaa ottamaan useammin huomioon tällaisten toimijoiden potentiaalin pyrittäessä lisäämään liikkuvuutta kaupungeissa sekä kehitettäessä energia- ja resurssitehokasta kaupunkiliikennettä;
13. kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota harkitsemaan pienten liikennealan yritysten resurssien yhdistämistä, mikä helpottaisi niiden välisten kumppanuuksien luomista ja auttaisi asiakkaita paikantamaan tarpeidensa mukaiset pienten liikennealan yritysten palvelut;
14. pyytää komissiota ottamaan asiaan liittyviä suuntaviivoja laatiessaan huomioon vaikeudet, joita liittyy yhteistyöhön perustuvien uusien liiketoimintamallien yleistymiseen maaseudulla ja muilla kuin kaupunkialueilla;

Torstai 24. marraskuuta 2016

15. toteaa, että yhteistyöhön perustuvia liiketoimintamalleja kehittämällä voidaan optimoida ajoneuvojen ja infrastruktuurin käyttöä ja auttaa näin vastaamaan kestävämmällä tavalla liikkuvuuden kysyntään; panee merkille, että käyttäjien tuottaman tiedon kasvava hyödyntäminen saattaa lopulta luoda lisäarvoa liikennealan ketjuun; korostaa kuitenkin, että tiedon keskittyminen vain muutaman välitysförumin käsiin saattaa vaarantaa sekä tulojen tasapuolisen jakautumisen että tasapainoisen osallistumisen infrastruktuuri-investointeihin ja muihin asiaan liittyviin kustannuksiin ja että tällä kaikella on suora vaikutus pk-yrityksiin;

16. suhtautuu myönteisesti siihen, että välitysförumit ovat haastaneet toisensa, vakiintuneet toimijat ja korporatistiset rakenteet sekä murentaneet olemassa olevia monopoleja ja estäneet uusien syntymistä; korostaa, että tämä kannustaa siirtymään kohti markkinoita, joissa kulutus kysyntä painottuu nykyistä huomattavasti enemmän, ja saa jäsenvaltiot tarkastelemaan uudelleen markkinoiden rakennetta; toteaa kuitenkin, että ilman asianmukaista ja selkeää oikeudellista kehystä välitysförumit, joille on ominaista voittaja saa kaiken -ajattelu, synnyttävät määrääviä markkina-asemia, jotka heikentävät elinkeinoelämän monimuotoisuutta;

17. pyytää kiinnittämään huomiota mahdollisuuksiin ja haasteisiin, joita verkkoyhteydellä varustettujen ja itseohjautuvien ajoneuvojen (autot, laivat, miehittämättömät ilma-alukset, saattueajo) kehittäminen on luomassa, esimerkiksi siihen, että myös näille uusille aloille saattaa syntyä pieniä yrityksiä; kehottaa komissiota laatimaan verkkoyhteydellä varustettuja ja itseohjautuvia ajoneuvoja koskevan etenemissuunnitelman ja arvioimaan kyseisen teknologian laajan käytön mahdolliset vaikutukset Euroopan liikennealaan ja erityisesti pk-yrityksiin;

## II. Suositukset: miten haasteet voidaan muuttaa mahdollisuuksiksi

18. kehottaa jatkamaan toimia yhtenäisen Euroopan liikennealueen toteuttamiseksi; katsoo, että mahdollisen lainsäädännön, jolla asetetaan pienille yrityksille uusia vaatimuksia ja säädetään erityisesti verotus-, sosiaali- ja ympäristöalan toimenpiteistä, on oltava oikeasuhteista, yksinkertaista ja selkeää, se ei saa haitata niiden kehitystä ja siinä on tarvittaessa otettava huomioon eri jäsenvaltioiden alueelliset ja kansalliset erityispiirteet; katsoo, että tällaiseen lainsäädäntöön on liitettävä tarvittavat (säätelyllä luodut ja/tai taloudelliset) kannustimet;

19. katsoo, että yhdenmukaisen ja koordinoitun eurooppalaisen liikkuvuusjärjestelmän edistäminen on paras tapa tuoda kaikkien eri liikennemuotojen kaikki yritykset asianmukaisesti yhteen dynaamisessa prosessissa, jonka yhteydessä digitalisaatio ja liikennealan sisältä käsin tapahtuvan innovoinnin edistäminen ovat tehokkain keino taata asiakkaille yksi ja yhdenmukainen järjestelmä ja ammattilaisille parhaat mahdollisuudet lisäarvon luomiseen;

20. toteaa, ettei pk-yritysten liikennealalla tarjoamissa palveluissa aina huomioida riittävästi vammaisten henkilöiden ja ikääntyneiden tarpeita; kehottaa ottamaan kaikissa tällaisissa toimijoita tukevilla välineillä ja ohjelmissa huomioon tarve mukauttaa liikennepalveluja mahdollisimman pitkälle liikuntaesteisten henkilöiden tarpeisiin;

21. toteaa, että infrastruktuureihin liittyvän investointivajeen vuoksi kaikkien toimijoiden, jotka hyötyvät liikenneinfrastruktuurin käytöstä, on osallistuttava kustannuksiin siten, että kaikki jo käytössä olevat liikenteeseen liittyvät verot ja maksut sekä kielteiset ympäristö- ja terveysvaikutukset otetaan täysimääräisesti huomioon; korostaa pitävänsä tärkeänä, että tieliikenteen kielteiset ulkoisvaikutukset sisällytetään hintoihin ja tuloja korvamerkitään käytettäväksi liikenneinfrastruktuuriin, myös rajojen yli; on kuitenkin tietoinen siitä, että tämä saattaa aiheuttaa muun muassa syrjäisimpien alueiden pienille yrityksille erityisiä ongelmia, jotka on otettava ensisijaisesti huomioon;

22. palauttaa mieliin, että ESIR perustettiin erittäin innovatiivisiin markkinapohjaisiin hankkeisiin osallistumista varten, ja pitää sitä siksi erittäin tärkeänä välineenä, jolla autetaan liikennealan pk-yrityksiä kehittämään uusia liikkuvuusratkaisuja; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita vauhdittamaan rahaston täytäntöönpanoa ja lisäämään tällaisten hankkeiden valmistelussa tarjottavaa tukea pk-yrityksille ja startup-yrityksille;

23. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita toteuttamaan asianmukaisia toimia suurten integroitujen ryhmien kilpailua rajoittavia käytäntöjä vastaan, jotta voidaan puuttua syrjintään ja markkinoille pääsyä koskeviin rajoituksiin yrityksen koosta tai tyypistä riippumatta, erityisesti kun on kyse uusista liiketoimintamalleista; kehottaa liikenteenharjoittajia ja toimeksiantajia vuoropuheluun ja kannustaa niitä parantamaan suhteitaan etenkin uusilla ja potentiaalisilla markkinoilla ja kehottaa löytämään ratkaisun näennäisesti itsenäisten ammatinharjoittajien ongelmaan;

**Torstai 24. marraskuuta 2016**

24. kannustaa ottamaan pk-yritykset mukaan integroitua eurooppalaista lipunmyyntijärjestelmää koskeviin suunnitelmiin; katsoo, että tällaisen järjestelmän tehokkuus on riippuvainen siitä, että siinä on mukana mahdollisimman paljon liikennepalveluyrityksiä ja liikenteenharjoittajia; toteaa, että suurten toimijoiden ja pk-yritysten välinen tiedon- ja kokemustenvaihto voi tuoda synergiaetuja, joista voi olla erittäin paljon hyötyä tehokkaan eurooppalaisen liikenneverkoston suunnittelussa;

25. kehottaa avoimuuden lisäämiseksi tarkastelemaan ja yhdenmukaistamaan sääntöjä, jotka koskevat pääsyä säännelyihin ammatteihin ja toimintaan Euroopassa ja näihin ammatteihin liittyviä tarkastuksia, jotta uudet toimijat ja palvelut, jotka liittyvät digitaalisiin alustoihin ja yhteistyöalouteen, voivat kehittyä yritystoiminnalle suotuisassa ympäristössä, jossa muun muassa lainsäädäntömuutokset toteutetaan entistä avoimemmin, sekä toimia vakiintuneiden toimijoiden rinnalla terveen kilpailun olosuhteissa; panee merkille jakamistalouden toimijoiden myönteiset vaikutukset uusien työpaikkojen luomiseen työmarkkinoille tuleville nuorille sekä itsenäisille ammatinharjoittajille;

26. kehottaa komissiota julkaisemaan viipymättä etenemissuunnitelman julkisesti rahoitettua liikennettä koskevan tiedon vapauttamista sekä liikennetietoja ja ohjelmointirajapintoja koskevien yhdenmukaistettujen standardien käyttöön-ottoa varten, jotta voidaan edistää dataintensiivisiä innovaatioita ja uusien liikennepalvelujen tarjoamista;

27. katsoo, että yhteistyöalouden kehityksen vuoksi ratkaisuna ei ole alakohtainen sääntely eikä ainoastaan alustoja ja foorumeja koskeva sääntely ja että liikkuvuusjärjestelmää on tästä lähtien tarkasteltava kokonaisuutena; kehottaa laatimaan uudenaikaistetun multimodaalisen sääntelykehityksen, joka edistää innovointia ja kilpailukykyä sekä kuluttajien ja heidän tietojensa suojelua ja jolla turvataan työntekijöiden oikeudet ja varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset eri toimijoille; pyytää tätä ajatellen kiinnittämään huomiota liikennealan yhteentoimivuuden tärkeyteen, sillä se mahdollistaa yksittäiset ratkaisut pienissä yrityksissä;

28. pyytää jäsenvaltioita arvioimaan, onko niiden kansallista työläinsäädäntöä päivitettävä digitaalisen aikakauden tarpeiden mukaan ottaen huomioon yhteistyöalouden mallit ja kunkin maan oma työläinsäädäntö;

29. katsoo, että tällainen tavoite edellyttää mallien lähentymistä, joka perustuu välittäjien ja palveluntarjoajien selkeään ja johdonmukaiseen määrittelyyn, jossa käsitteet eivät mene päällekkäin; kehottaa tekemään eron välitysfoorumien, jotka eivät tuota käyttäjilleen voittoa, ja niiden voittoa tavoittelevien foorumien välillä, joiden avulla palveluntarjoajat ja asiakkaat saavat yhteyden toisiinsa, riippumatta siitä, onko palveluntarjoajan ja foorumin välillä alaisuussuhdetta; ehdottaa, että sen helpottamiseksi, että kaikki osapuolet voivat täyttää verotukseen ja sosiaaliturvaan liittyvät velvoitteensa, sekä sen takaamiseksi, että foorumeja käyttävillä palveluntarjoajilla on asianmukainen pätevyys (kuluttajansuojan varmistamiseksi), kansallisille viranomaisille olisi annettava mahdollisuus pyytää tarpeelliseksi katsomiaan tietoja välitysfoorumeilta; painottaa, että myös jo käytössä olevat palaute- ja luokitusjärjestelmät auttavat välittäjiä luomaan luottamussuhteen kuluttajiin ja että tuotettuja tietoja olisi käsiteltävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY mukaisesti;

30. katsoo, että yhteistyöalouden hyvät mahdollisuudet avoimuuteen mahdollistavat liikennepalvelutoimintojen hyvän jäljitettävyyden, mikä puolestaan mahdollistaa tavoitteena olevan voimassa olevan lainsäädännön valvonnan; kehottaa komissiota julkistamaan suuntaviivoja, jotka koskevat unionin oikeuden soveltamista erilaisiin yhteistyöhön perustuviin liiketoimintamalleihin, jotta tarvittaessa voidaan poistaa sääntelyn puutteita työllisyyden ja sosiaaliturvan alalla niin, että samalla kunnioitetaan kansallista toimivaltaa;

31. korostaa, että liikennealan yrityksiin lasketaan kuuluviksi myös sellaisia toimijoita, jotka eivät suoranaisesti tarjoa liikennepalveluita, kuten koulutuspalvelujen tarjoajia, kulkuneuvojen vuokraamoita, korjaamoita sekä palvelukeskuksia; toteaa, että valtaosa näistä toimijoista on pk-yrityksiä; kehottaa ottamaan näiden toimijoiden tarpeet huomioon pk-yritysten kehittämistä tukevien oikeudellisten toimenpiteiden ja investointiohjelmien suunnittelussa;

32. kannustaa komissiota tukemaan liikennealan pk-yrityksiä, jotta ne voivat perustaa tälle alalle klustereita, joihin voivat liittyä niin kuluttajat kuin muut sidosryhmätkin;

Torstai 24. marraskuuta 2016

33. panee merkille, että suurin osa yhteistyötalouden palveluntarjoajista on EU:n ulkopuolelta; katsoo, että EU:n on kehitettävä innovatiivisempia startup-yrityksiä liikennealalle, ja kannustaa lisäämään tukea tällaisille yrityksille ja erityisesti nuorten yrittäjien kouluttamiseen tälle alalle;

34. pitää valitettavana, että jäsenvaltiot ovat tähän asti reagoineet yhteistyöhön perustuvien liiketoimintamallien kehittämiseen hyvin eri tavoin ja joissakin tapauksissa täysin epäjohdonmukaisesti alan potentiaaliin ja etuihin nähden sekä vastoin kuluttajien odotuksia, ja pitää toivottavana koordinoitua ja kattavaa unionin tason toimintaa, joka kattaa yhteistyöhön perustuvaan kestävään liiketoimintamalliin liittyvät kysymykset; panee merkille komission järkevän suhtautumisen tähän ”uuteen liiketoimintamalliin” sen äskettäisessä tiedonannossa, jossa korostetaan yhteistyötalouden merkitystä tulevan kasvun kannalta (COM(2016)0356);

35. toteaa, että uudet teknologiat tarjoavat valtavasti potentiaalia tavaraliikenteen alan palveluntarjonnan uusien muotojen syntymiselle; korostaa erityisesti jo tällä hetkellä vaikeissa olosuhteissa tärkeäksi työvälineeksi osoittautuneiden miehittämättömien ilma-alusten tarjoamia valtavia mahdollisuuksia; korostaa, että EU:n olisi tuettava miehittämättömien ilma-alusten suunnitteluun, valmistukseen ja käyttöön osallistuvien pk-yritysten potentiaalia;

36. katsoo, että yhteistyöhön perustuvat liiketoimintamallit ovat tärkeä voimavara syrjäisten sekä vuoristo- ja maaseutualueiden yhteyksien kestäväälle kehittämiselle ja niistä on myös välillistä hyötyä matkailualalle;

37. katsoo, että lainsäädännöllisten vaatimusten on oltava oikeassa suhteessa harjoitettuun liiketoimintaan ja yrityksen kokoon nähden; ilmaisee kuitenkin huolensa siitä, onko edelleen perusteltua jättää kevyet hyötyajoneuvot eräiden unionin sääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle, sillä niitä käytetään yhä enemmän kansainvälisessä tavaraliikenteessä, ja pyytää komissiota esittämään selvityksen tästä seuraavista taloudellisista vaikutuksista sekä ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista;

38. kehottaa ottamaan käyttöön pienten liikennealan yritysten, tieteellisten tutkimuslaitosten ja paikallis- ja alueviranomaisten välisiä yhteistyörakenteita kestäväen kaupunkiliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen organisoinnin parantamiseksi, jotta voidaan reagoida tehokkaasti muun muassa pk-yritysten tarjoamien uusien palvelujen ja tuotteiden tulon (esimerkiksi ovelta ovelle -liikennepalvelujen ensimmäinen ja viimeinen vaihe) ja sovittaa olemassa olevat julkiset liikenneverkot paremmin matkustajien tarpeisiin ja odotuksiin; kehottaa sisällyttämään tiedot pienten yritysten tarjoamista liikkuvuuspalveluista matkustustieto- ja matkansuunnittelupalveluihin;

39. kehottaa perustamaan innovointiryhmiä, joiden avulla voidaan panna täysimääräisesti täytäntöön ”jaettavien kaupunkien” käsite ja jotka auttavat paikallisia, alueellisia ja kansallisia instituutioita reagoimaan tehokkaasti uusien palvelujen ja tuotteiden tulon;

40. korostaa (esimerkiksi massadataa ja integroituja palveluja koskevan) kohdennetun koulutuksen merkitystä liikennealan yritysten auttamisessa luomaan lisäarvoa digitaalialalla; kehottaa siksi mukauttamaan ammattilaisten koulutusta uusien liiketoimintamallien vaatimien taitojen ja osaamisalojen mukaisesti erityisesti, jotta voidaan täyttää henkilöstövaje ja varsinkin päästä eroon kuljettajapulasta;

41. korostaa, että liikennealan pk-yritykset jättävät usein laajentamatta toimintaansa sen vuoksi, että riskit ovat suuremmat rajatylittävissä liiketoiminnassa eri (jäsen)valtioiden toisistaan poikkeavien oikeusjärjestelmien seurauksena; kehottaa komissiota kehittämään yhteistyössä jäsenvaltioiden keskus-, alue- ja paikallisviranomaisten kanssa yhteistyö- ja viestintäfoorumia, joiden välityksellä pk-yrityksille voidaan tarjota erilaisia rahoitusjärjestelyjä, tukia ja kansainvälistymistä koskevaa neuvontaa ja koulutusta; pyytää komissiota hyödyntämään edelleen nykyisiä pk-yritysten tukiohjelmia ja lisäämään niiden näkyvyyttä liikennealan toimijoiden keskuudessa ottaen huomioon EU:n eri rahastojen yhteisvaikutuksen;

42. kannustaa paikallisviranomaisia sitoutumaan aktiivisesti kaupunkiliikenteen hielestä irtautumista koskeviin periaatteisiin, jotka on esitetty liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa, ja kehottaa markkinatoimijoita hankkimaan asemia uudessa kilpailu- ja toimintakehyksessä ja hyödyntämään näin kilpailuetuja, joita syntyy päästöttömien palvelujen tarjoamisesta ja niiden hallinnointi-, toiminta- ja markkinointirakenteiden vaihteellisesta digitalisoinnista;

**Torstai 24. marraskuuta 2016**

43. kehottaa komissiota, jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia edistämään jakamistalouden innovaatioita, joita puolestaan edistää yhteistyöhön perustuvien liiketoimintamallien tulo, kuten autojen ja polkupyörien yhteiskäyttö, yhteiset rahdinkuljetukset, taksien jakaminen, yhteiskyydit ja tilausbussit, sekä näiden liikennemuotojen yhteenliittäminen julkiseen liikenteeseen;

44. kehottaa komissiota valvomaan pääosastojensa välisen yhteistyön tehostamisen avulla tarkasti digitaalitalouden kehittymistä ja digitaalistrategiaan kuuluvien lainsäädäntöaloitteiden vaikutuksia liikennealaan;

45. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa arvioimaan säännöllisesti digitalisaation vaikutusta liikennealan työpaikkojen määrään ja tyyppeihin sekä varmistamaan, että työllisyys- ja sosiaalipolitiikka pysyy liikennealan työmarkkinoiden digitalisaation vauhdissa;

46. suosittelee, että yhteistyötalouden yritykset sekä liikennealan työntekijät etsivät yhteistyömalleja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi esimerkiksi vakuutusten alalla;

47. pitää myönteisinä liikennealan työmarkkinaosapuolten neuvottelemia joustavia työaikamalleja, joiden ansioista työntekijät voivat entistä paremmin sovittaa yhteen työn ja yksityiselämän; korostaa kuitenkin, että on tärkeää valvoa työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevien pakollisten sääntöjen noudattamista, mitä liikennealan digitalisointi helpottaisi;

o

o o

48. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

---