

2016. november 24., csütörtök

P8_TA(2016)0455

A fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások új lehetőségei

Az Európai Parlament 2016. november 24-i állásfoglalása a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások új lehetőségeiről, ideértve az együttműködésre épülő üzleti modelleket (2015/2349(INI))

(2018/C 224/20)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 5. cikke (3) bekezdésére,
- tekintettel a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyvre,
- tekintettel a Bizottságnak az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel „A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, 2015. szeptember 9-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel a mikro-, kis- és közép vállalkozások meghatározásáról szóló 2003/361/EK bizottsági ajánlásra,
- tekintettel az európai kkv-kről szóló éves jelentésre (2014/2015),
- tekintettel a „Gondolkozz előbb kicsiben! Európai kisvállalkozói intézkedéscsomag” című (COM(2008)0394) és „Az európai kisvállalkozói intézkedéscsomag felülvizsgálata” című bizottsági közleményre (COM(2011)0078),
- tekintettel „A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend” című bizottsági közleményre (COM(2016)0356),
- tekintettel „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című bizottsági közleményre (COM(2016)0501),
- tekintettel a kkv-k finanszírozáshoz való hozzájutásának javításáról szóló, 2013. február 5-i állásfoglalására ⁽²⁾,
- tekintettel „A kkv-k zöld növekedési lehetőségei” című, 2015. május 19-i állásfoglalására ⁽³⁾,
- tekintettel a Horizont 2020 kkv-kat támogató eszközére és az INNOSUP-ra, a COSME-ra, az „Európa Önökért”-re, a Gyorsított innováció (FTI) kísérleti eszközre és a hálózatépítési lehetőségekre,
- tekintettel az elektronikus kereskedelemről szóló irányelvre (2000/31/EK) és a szolgáltatásokról szóló irányelvre (2006/123/EK),
- tekintettel az „Európai digitális egységes piaci stratégia” című bizottsági közleményre (COM(2015)0192),
- tekintettel „Az egységes piac továbbfejlesztése: a polgárok és vállalkozások lehetőségeinek bővítése” című bizottsági közleményre (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ HL C 24., 2016.1.22., 2. o.

⁽³⁾ HL C 353., 2016.9.27., 27. o.

2016. november 24., csütörtök

- tekintettel a 2013. december 11-i 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ létrehozott Európai Hálózatfinanszírozási Eszközre (CEF),
 - tekintettel eljárási szabályzatának 52. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság véleményére (A8-0304/2016),
- A. mivel a kis- és középvállalkozások (kkv-k) az európai gazdaság fő motorjai, 2014-es adatok alapján a pénzügyi ágazaton kívül a vállalkozások 99,8 %-át képviselik, és a munkahelyek kétharmadát biztosítják;
- B. mivel az elmúlt években munkahelyeket teremtő kkv-k elsősorban a szolgáltatási ágazatban működtek;
- C. mivel a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások jelentős szerepet játszanak az európai mobilitás megfelelő működésében, de a piaci hozzáférés vagy a piacon maradás tekintetében gyakran nehézségekbe ütköznek, különösen a monopóliumok fuvarozási piacon való jelenléte miatt;
- D. mivel a kisvállalkozások hozzáadott értéket teremtenek, különösen a peremterületeken és a sűrűn lakott övezetekben, köszönhetően annak, hogy jól ismerik a helyi piacot, az ügyfelekhez közel vannak és /vagy dinamikusak és képesek az innovációra; mivel emellett testre szabott szolgáltatásokat tudnak nyújtani, és fontos eszközként járulnak hozzá a társadalmi kirekesztés elleni küzdelemhez, a munkahelyteremtéshez, a gazdasági tevékenység generálásához és az idegenforgalom fejlődésének előmozdításához (ahol a mobilitási szolgáltatások közvetlenül kapcsolódnak az új termékek és élmények iránti látogatói kereslethez);
- E. mivel mind a fuvarozási szolgáltatások iránti kereslet, mind a szolgáltatások nyújtásának feltételei igen változóak a személyek és az áruk esetében is, és a mobilitás visszaszorítása nem jön szóba;
- F. mivel a nagyvárosok és a nagyvárosokba vezető utak közlekedésének megszervezése torlódásokhoz és forgalmi dugókhoz vezet, ezáltal jelentős terhet ró a gazdaságra; mivel a kis- és középvállalkozások a közösségi közlekedési hálózat fontos kiegészítését jelentik a városi csomópontokban, különösen azokban a napszakokban, amikor a közösségi közlekedési járatok gyakorisága alacsony, valamint azokban a peremvárosi területekben, ahol nincs megfelelően fejlett elővárosi közlekedési szolgáltatás;
- G. mivel a Bizottság közelmúltban elkészített jelentése szerint az európai fogyasztók 17 %-a vette igénybe a közösségi gazdaság által nyújtott szolgáltatásokat, és 52 %-uk tudott a kínált szolgáltatásokról; mivel a fogyasztók olyan könnyen hozzáférhető és rugalmas közlekedési szolgáltatási megoldásokat keresnek, amelyek ugyanakkor az árakat a szolgáltatásnyújtás tényleges költségeihez igazítják, továbbá egyszerű hozzáférést biztosítanak a szolgáltatások foglalásához és biztonságos kifizetéséhez;
- H. mivel a közlekedés területén a közösségi gazdaság aktívan képes hozzájárulni a mobilitás fenntartható formáinak fejlődéséhez; mivel az önszabályozás nem mindig jelent megoldást, és szükség van megfelelő szabályozási keretre;
- I. mivel a fenntartható fejlődés iránti kötelezettség és az információs és kommunikációs technológiák terén végbement forradalom a vállalkozások számára – azok méretétől függetlenül – példa nélküli lehetőségeket és kihívásokat teremtett a fenntartható mobilitás iránt a korlátozott infrastruktúra korlátain belül jelentkező növekvő igényre adandó válasz tekintetében;
- J. mivel az intelligens mobil eszközök elterjedése terén mutatkozó exponenciális növekedés, valamint a nagy sebességű széles sávú hálózat általi átfogó lefedettség új digitális eszközöket teremtett mind a közlekedési szolgáltatók, mind az ügyfelek számára, csökkentve a tranzakciós költségeket és a szolgáltatók fizikai elhelyezkedésének jelentőségét, lehetővé téve számukra a széles körű összeköttetést, amely révén nemcsak regionálisan, hanem távoli területekről, globálisan is nyújthatnak szolgáltatásokat digitális hálózatokon keresztül;

⁽¹⁾ HL L 348., 2013.12.20., 129. o.

2016. november 24., csütörtök

- K. mivel a fuvarozási ágazat az elmúlt években a technológiai fejlődés, az új üzleti modellek és a digitalizáció révén jelentős átalakuláson ment keresztül, ami jelentős mértékben kihat a hagyományos üzleti modellekre, valamint a munkakörülményekre és a foglalkoztatásra az ágazatban; mivel, bár a fuvarozási ágazat megnyílt, a munkakörülmények a gazdasági válság és egyes esetekben a meglévő szabályozások nem megfelelő alkalmazása következtében sok esetben romlottak;
- L. mivel a fuvarozási ágazat nem csak a közvetlen fuvarozási szolgáltatásokat nyújtó gazdasági szervezetekből áll, hanem többek között a közlekedési eszközök karbantartásához, az alkatrészek értékesítéséhez, a személyzet képzéséhez és a járművek és a felszerelés bérbeadásához hasonló szolgáltatásokat nyújtó kkv-kból is; mivel ezek a tevékenységek hatalmas munkahelyteremtő potenciált rejtnek magukban, többek közt a magasan képzett munkavállalók foglalkoztatása tekintetében is; mivel a fuvarozási ágazatra vonatkozó szakpolitikáknak a teljes értékláncot figyelembe kell venniük;
- M. mivel az Unióban működő vállalkozások csupán 1,7%-a használja ki teljes mértékben a korszerű digitális technológiákat, ezzel szemben 41%-uk egyáltalán nem használja azokat; mivel valamennyi ágazat digitalizációja kulcsfontosságú az uniós versenyképesség fenntartása és fejlesztése szempontjából;
- N. mivel a közösségi gazdaságra jellemző rugalmasság és könnyű belépés munkalehetőségeket kínálhat a munkaerőpiacról hagyományosan kizárt csoportok, különösen a nők, a fiatalok és a migránsok számára;
- O. mivel a fuvarozási szolgáltatások jó lehetőséget kínálnak az önálló vállalkozás elindításához, valamint előmozdítják a vállalkozói kultúra terjedését;
- P. mivel a fuvarozási szolgáltatásokhoz kapcsolódó online platformok lehetőséget nyújthatnak az ügyfelek szolgáltatásokra vonatkozó megrendelése és a regisztrált vállalatok és munkavállalók által jelzett munkaerő-kínálat gyors összekapcsolására;
- Q. mivel az OECD a minőségi munkahelyeket elengedhetetlen tényezőnek tekinti a nagyfokú egyenlőtlenség kezelésére és a társadalmi kohézió előmozdítására irányuló erőfeszítések vonatkozásában;

I. A fuvarozással foglalkozó kisvállalatok előtt álló kihívások

1. úgy véli, hogy a fuvarozással foglalkozó vállalkozások jelentős kihívásokkal szembesülnek annak érdekében, hogy kielégítsék a mobilitás iránti egyre nagyobb keresletet a korlátozott infrastruktúra kötöttségein és az egyre szigorúbb környezetvédelmi követelményeken belül; rámutat arra, hogy minden fuvarozással foglalkozó vállalkozásra nyomás nehezedik, hogy biztonságos, fenntartható és rendkívül versenyképes, a COP21-nek megfelelő, környezettudatos megoldásokat kínáljanak, korlátozva egyúttal a zsúfoltságot, a kisvállalkozások ugyanakkor nehezebben és nagyobb költségekkel tudnak megfelelni ezeknek a kihívásoknak;
2. hangsúlyozza, hogy a gépjárművek kibocsátási szabványainak túl gyakori változtatása különös nehézségeket idézhet elő a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások számára, tekintettel a gépjárműflották amortizációjának időtartamára;
3. hangsúlyozza a fuvarozási ágazat összetettségét, amelyet még mindig a közlekedési módok szerint nagy mértékben elkülönülő, többszintű (helyi, nemzeti, európai és globális) irányítás jellemez; rámutat arra, hogy ez az ágazat erősen szabályozott, különösen ami a szakmához való hozzáférést, az érintett tevékenységeket, valamint a fuvarozási szolgáltatások fejlesztését, használatát és forgalmazását illeti (kizárólagos jogok, az engedélyek számának maximalizálása), és nagy mértékű állami támogatásban részesül; hangsúlyozza, hogy a biztonság és a biztonságosság kiemelkedő fontosságú a fuvarozási ágazat számára, de sajnálja, hogy időnként ezeket egyebek mellett ürügyként használják fel mesterséges akadályok felállítására;
4. felszólítja a tagállamokat, hogy szüntessék meg a túlszabályozást, amely gyakran a korporációs rendszerek védelmi beidegződéséhez kapcsolódik, és amely töredezetté, bonyolulttá és merevvé teszi a belső piacot, és emellett növeli az egyenlőtlenségeket; véleménye szerint célszerű lenne, ha a tagállamok nem alkalmaznának sokféle megközelítést az online platformok jogszerűsége tekintetében, és ezáltal elkerülnék a indokolatlanul korlátozó, egyoldalú intézkedéseket; felhívja a tagállamokat, hogy tartsák be és maradéktalanul hajtsák végre az elektronikus kereskedelemről szóló 2000/31/EK irányelvet és a szolgáltatásokról szóló 2006/123/EK irányelvet; hangsúlyozza, hogy a szolgáltatók szabad mozgása és a letelepedési szabadság – amelyet az EUMSZ 56., illetve 49. cikke rögzített – alapvető fontosságú a szolgáltatások európai dimenziója és következképpen a belső piac megvalósításához;

2016. november 24., csütörtök

5. hangsúlyozza, hogy a fuvarozási ágazatban működő „szolgáltatók” fogalommeghatározásával kapcsolatos jelenlegi jogi bizonytalanság miatt nem biztosítható a tisztességes verseny, és sajnálatának ad hangot azon nehézségek miatt, amelyekkel a hazai és nemzetközi piachoz való hozzáférés tekintetében és az új szolgáltatások kialakítása vagy kínálata során sok kisvállalkozó szembesül; hangsúlyozza, hogy a fenti tényezők akadályozzák a kkv-k hozzáférését ehhez a szektorhoz;
6. úgy véli, hogy az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet javítani kell a rendelet bevezetését követően több tagállam nemzeti fuvarozási piacán kialakult súlyos zavarok elhárításának érdekében;
7. üdvözli azokat az új lehetőségeket, amelyeket a kis fuvarozási vállalkozások és az új közösségi gazdasági modellek kínálnak, ugyanakkor sajnálatosnak tartja az uniós szabályozás egyenetlen tagállami alkalmazásából adódó versenyellenes gyakorlatokat, különösen a munkabérek és a szociális biztonsági rendszerek tekintetében, ami súlyos torzulásokat – például szociális dömpinget – és biztonsági kihívásokat eredményezhet;
8. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák a jogszabályok érvényre juttatására irányuló erőfeszítéseiket; úgy véli, hogy a szociális és munkakörülményeket érintő jogszabályok bármilyen módosításának tiszteletben kell tartania az alapvető uniós szabadságjogokat, nem korlátozhatja az objektív versenyelőnyön alapuló tisztességes versenyt, és nem eredményezhet további adminisztrációs terheket és újabb költségeket a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások számára;
9. megállapítja, hogy a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozásoknak a jogszabályoknak való megfelelés mellett versenyképességük megőrzése érdekében is beruházásokat kell végrehajtaniuk (pl. új technológiákra összpontosítva); sajnálatosnak tartja, hogy e vállalkozások egyrészt – a mennyiségi lazítási intézkedések ellenére, és ellentétben azzal, ami a nagyvállalatok esetében történik – továbbra is korlátozott mértékben jutnak hitelekhez és piaci alapú finanszírozáshoz, másrészt pedig a túlzottan összetett és hosszadalmas adminisztratív eljárások miatt a közpénzből nyújtott – különösen az európai szintű – pénzügyi támogatások ritkán jutnak el hozzájuk; hangsúlyozza a kisvállalkozó pályázók részére biztosított ismeretterjesztés és segítségnyújtás fontosságát az Európai Beruházási Alap keretein belül;
10. rámutat arra, hogy a fokozódó urbanizáció közepette a fuvarozást egyre integráltabb, digitálisabb és multimodálisabb módon kell megszervezni, és hogy a városi csomópontok egyre központibb szerepet töltenek be a fenntartható mobilitás szervezésében; hangsúlyozza a multimodális utazástervező alkalmazások növekvő jelentőségét és annak fontosságát, hogy a kisvállalkozások bekerüljenek a közlekedési szolgáltatások elérhető alkalmazásainak listájára és portfólióiba; hangsúlyozza, hogy az univerzális internet-hozzáférés garantálása ösztönözné a közlekedési eszközök megosztását és a jobb utazástervezést;
11. megállapítja, hogy a gazdasági nehézségek és az átfogó közlekedési hálózat fenntartásához szükséges erőforrások hiánya miatt sok régióban – különösen a legnehezebben megközelíthető és alacsony népességű régiókban – számtalan mellékvonal lezárásra kerül; úgy véli, hogy az együttműködésre épülő üzleti modellek megjelenése semmiképpen nem indokolhatja a közösségi közlekedési szolgáltatások elhanyagolását az említett régiókban;
12. hangsúlyozza a városi mobilitás fontosságát könnyű járművek – pl. kerékpárok, illetve robogók – bérleti szolgáltatásai terén; megállapítja, hogy az ilyen szolgáltatók túlnyomó többségét kis- és középvállalkozások alkotják; felhívja a figyelmet arra, hogy az ilyen szolgáltatók erőforrásait gyakrabban vegyék számításba a városi mobilitás színvonalának növelése során, illetve az energiahatékony és erőforrás-hatékony városi közlekedés fejlesztése tekintetében;
13. felkéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy vizsgálják meg a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások összefogásának lehetőségét, ami megkönnyítené az ilyen vállalkozások közötti partnerség kialakulását, és segítené a fogyasztókat abban, hogy megtalálják a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások által nyújtott, igényeiknek megfelelő szolgáltatásokat;
14. kéri a Bizottságot, hogy az e területre vonatkozó iránymutatások meghatározása során vegye figyelembe az együttműködésen alapuló üzleti modellek vidéki és nem városias környezetben való érvényesülésének nehézségeit;

2016. november 24., csütörtök

15. megállapítja, hogy az együttműködésen alapuló üzleti modellek optimalizálhatják a gépjármű- és infrastruktúra-használatot, segítve ezáltal a mobilitás iránti kereslet fenntarthatóbb módon történő kielégítését; megállapítja, hogy a felhasználók által generált adatok fokozódó kiaknázása révén többletérték jöhet létre a közlekedési láncban; hangsúlyozza azonban, hogy az adatok mindössze néhány közvetítő platform kezében történő koncentrációja káros hatást gyakorolhat a bevételek tisztességes megosztására és az infrastrukturális beruházásokban, illetve más vonatkozó költségekben való kiegyensúlyozott részvételre egyaránt, ami összességében közvetlenül érinti a kkv-kat;

16. üdvözli, hogy a közvetítő platformok magukkal hozták az egymással, a meglévő piaci szereplőkkel és a korporatív struktúrákkal szembeni verseny, valamint a meglévő monopóliumok lebontása és újak létrejöttének megakadályozása gondolatát; hangsúlyozza, hogy ez ösztönzi a fogyasztói igényekre jobban összpontosító piac kialakulását, és a piac szerkezetének felülvizsgálatára indítja a tagállamokat; rámutat azonban arra, hogy megfelelő és világos jogi keret hiányában a „győztes mindent visz” hozzáállással a közvetítő platformok piaci erőfölényre tesznek szert, és rombolni fogják a gazdasági szerkezet sokszínűségét;

17. felhívja a figyelmet az összekapcsolt és önvezető járművek (gépkocsik, hajók, drónok, konvojok) fejlődése nyomán kialakuló lehetőségekre és kihívásokra (például kisvállalkozások is felemelkedhetnek ezeken az új területeken); ezért sürgeti a Bizottságot, hogy készítse az összekapcsolt és automatizált járművekre vonatkozó ütemtervet, és elemezze, hogy a technológia széles körű használata milyen potenciális hatást gyakorolhat az európai közlekedési ágazatra és különösen a kkv-kra;

II. Ajánlások: a kihívások lehetőségekké alakítása

18. erőfeszítésekre szólít fel az egységes európai közlekedési térség megvalósítása érdekében; úgy véli, hogy a kisvállalkozásokra vonatkozóan, különösen az adózás, a szociális ügyek és a környezetvédelem terén új követelményeket előíró minden szabályozásnak arányosnak, egyszerűnek és egyértelműnek kell lennie, a fejlődést nem szabad akadályoznia, és szükség esetén tükröznie kell az egyes tagállamok nemzeti és regionális jellemzőit; úgy véli, hogy a szabályozást a megfelelő (szabályozási és/vagy pénzügyi) ösztönzőknek kell kísérniük;

19. úgy véli, hogy az összehangolt európai mobilitás integrált rendszerének ösztönzése a legjobb módja annak, hogy valamennyi közlekedési mód valamennyi vállalkozását megfelelően bevonják egy közös dinamizmusba, amelyen belül az innovációknak a közlekedési ágazatból kiinduló digitalizálása és előmozdítása által biztosítható a legjobban, hogy egységes rendszer álljon az ügyfelek rendelkezésére, a szakemberek pedig jobb pozíciót foglaljanak el az értékteremtés terén;

20. megjegyzi, hogy a kis- és középvállalkozások által teljesített szolgáltatások nincsenek mindig elégséges mértékben a fogyatékkal élők és az idősek szükségleteire szabva; felhívja a figyelmet arra, hogy az ilyen szolgáltatók támogatását célzó eszközök és programok vegyék figyelembe azt, hogy a szállítási szolgáltatásokat a mozgáskorlátozottak szükségleteivel a lehető legnagyobb mértékben összhangba kell hozni;

21. rámutat, hogy az infrastrukturális beruházások elmaradása miatt az infrastruktúrát használó minden gazdasági szereplőnek hozzá kellene járulnia a beruházásokhoz, figyelemmel a közlekedéssel kapcsolatos összes adóra és járulékra, valamint a káros környezeti és egészségügyi hatásokra; kitart amellett, hogy a közúti fuvarozásban internalizálni kell a negatív externáliákat, és a bevételekből el kell különíteni összegeket a – többek között határokon átnyúló – közlekedési infrastruktúrákra; elismeri mindazonáltal, hogy ez a – többek között a legkülső régióban működő – kisvállalkozások számára sajátos problémákat okoz, amelyeket prioritásként figyelembe kell venni;

22. emlékeztet, hogy az Európai Stratégiai Beruházási Alapot (EFSI) azért hozták létre, hogy hozzájáruljon rendkívül innovatív, piaci alapú projektekhez, és ezért ezt nélkülözhetetlen eszköznek tekinti a fuvarozási ágazatban működő kkv-k számára új mobilitási megoldások kifejlesztéséhez; felkéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gyorsítsák fel az EFSI végrehajtását és fokozzák a kkv-knak és az induló vállalkozásoknak az ilyen jellegű projektek előkészítése során nyújtott támogatásokat;

23. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy küzdjenek a nagy integrált csoportok versenyellenes gyakorlatai ellen, a piaci hozzáférés korlátozásának és a hátrányos megkülönböztetés megelőzése érdekében, a vállalkozások nagyságától és jellegétől függetlenül, különös tekintettel az új üzleti modellekre; kívánatosnak tartaná a fuvarozók és a megrendelők közötti párbeszéd és kapcsolatok javítását elsősorban az új és potenciális piacokon, valamint a színlelt önfoglalkoztatók problémájának megoldását;

2016. november 24., csütörtök

24. felhívja a figyelmet arra, hogy a kis- és középvállalkozásokat is vonják be az integrált európai jegyértékesítő rendszerre vonatkozó tervekbe; megjegyzi, hogy egy ilyen rendszer hatékonysága azon múlik, hogy olyan sok szállítási vállalkozást vonjon be működésébe, amennyit csak lehetséges; megjegyzi, hogy a nagy szolgáltatók és a kis- és középvállalkozások közti információ- és tapasztalatcsere rendkívül előnyös szinergiákat eredményezhet egy hatékony európai szállítási hálózat megtervezéséhez;

25. a nagyobb átláthatóság érdekében felhív a szabályozott szakmákhoz és tevékenységekhez való hozzáférésre vonatkozó szabályok felülvizsgálatára és harmonizálására Európában annak érdekében, hogy a digitális platformokhoz kapcsolódó új szereplők és szolgáltatások, valamint a közösségi gazdaság vállalkozásbarát környezetben fejlődhessenek, ideértve a jogszabályi változások nagyobb átláthatóságát és a meglévő gazdasági szereplőkkel való együttélést egy egészséges versenykörnyezetben; megjegyzi, hogy a közösségi gazdasági szereplők pozitív szerepet játszanak abban a tekintetben, hogy új munkahelyeket hoznak létre azon fiatalok számára, akik most lépnek be a munkaerőpiacra, illetve az önfoglalkoztatók számára;

26. felkéri a Bizottságot, hogy minden további késlekedés nélkül tegyen közzé ütemtervet a közpénzekből támogatott közlekedési adatok, valamint a közlekedési adatok és a programozási csatolófelületek harmonizált szabványainak felszabadításáról, a nagy mennyiségű adat feldolgozását igénylő innovációk és új közlekedési szolgáltatások nyújtásának felgyorsítása érdekében;

27. úgy véli, hogy a közösségi modellek fejlődésére tekintettel a megoldás nem az ágazati szabályozás, sem pedig a kizárólag platformokra vonatkozó szabályozás, valamint hogy ezentúl a mobilitás rendszerét a maga teljességében kell vizsgálni; felhívja a figyelmet egy olyan korszerűsített, multimodális szabályozási keret szükségességére, amely elősegíti az innovációt, a versenyképességet és a fogyasztók és adataik védelmét, a munkavállalók jogainak garantálását, továbbá biztosítja az egyes piaci szereplők közötti esélyegyenlőséget; ennek kapcsán felhívja a figyelmet arra, hogy mennyire fontos az átjárhatóság a közlekedési ágazatban, mivel egységes megoldásokat tesz lehetővé a kisvállalkozások számára;

28. felhívja a tagállamokat, hogy mérleljék, szükség van-e nemzeti munkajogi törvényeik átdolgozására a digitális kornak megfelelően, figyelembe véve a közösségi gazdaság modelljeinek sajátosságait és az egyes tagállamok munkajogi törvényeit;

29. úgy véli, hogy a fenti cél teljesüléséhez a modellek konvergenciájára van szükség, amely a közvetítők és a szolgáltatók egyértelmű, következetes és átfedésektől mentes meghatározásán alapul; felszólít a felhasználók számára üzleti nyereséget nem termelő közvetítő platformok, illetve a szolgáltatót és az ügyfelet összekapcsoló (nyereségérdekelt) közvetítő platformok megkülönböztetésére a munkaadó-munkavállaló alá-fölé rendeltségi viszonyának meghatározásával vagy anélkül; javasolja, hogy annak elősegítése érdekében, hogy az összes fél eleget tehessen szociális, adózási és biztonsági kötelezettségeinek, valamint hogy a platformokat használó szolgáltatók – a fogyasztók védelme céljából – rendelkezzenek a megfelelő szakmai képzéssel és alkalmassággal, a nemzeti hatóságoknak legyen lehetőségük bekérni az általuk szükségesnek ítélt információkat a közvetítő platformoktól; hangsúlyozza, hogy a meglévő visszajelzési és rangsorolási rendszerek is segítenek a közvetítőknek abban, hogy bizalmi viszonyt építsenek ki a fogyasztókkal, és hogy az adatokat a 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően kell kezelni;

30. úgy véli, hogy a közösségi gazdaság magas átláthatósági potenciálja lehetővé teszi a fuvarozási szolgáltatási műveletek jó nyomonkövethetőségét, összhangban a meglévő jogszabályok érvényesítésének céljával; kéri a Bizottságot, hogy tegyen közzé iránymutatásokat azzal kapcsolatban, hogy az uniós jog miként alkalmazandó a különféle típusú közösségi üzleti modellekre adott esetben a foglalkoztatás és a társadalombiztosítás területén fennálló szabályozási hiányosságok a nemzeti hatásköröket tiszteletben tartó orvoslása érdekében;

31. hangsúlyozza, hogy a szállítási vállalkozások között vannak olyan szolgáltatók is, amelyek nem közvetlenül szállítási szolgáltatásokat teljesítenek, ilyenek például a képzési szolgáltatók, jármű-bérbeadással foglalkozó cégek, workshopok és szolgáltató központok; megállapítja, hogy az ilyen szolgáltatók túlnyomó többségét kis- és középvállalkozások alkotják; felhívja a figyelmet arra, hogy szükséges az ilyen szolgáltatók igényeinek figyelembevétele a kis- és középvállalkozások fejlesztését támogató jogi intézkedések és befektetési programok megtervezése során;

32. ösztönzi a Bizottságot, hogy támogassa a fuvarozási ágazatban tevékenykedő kkv-kat abban, hogy kialakulhassanak ágazati csoportok ezen a területen, amelyekhez mind a fogyasztók, mind pedig más érintettek is csatlakozhatnak;

2016. november 24., csütörtök

33. megjegyzi, hogy a közösségi gazdaság legtöbb szolgáltatója az Unión kívülről származik; úgy véli, hogy az Uniónak több innovatív induló vállalkozásra van szüksége a fuvarozási ágazatban, és ösztönzi az ilyen vállalkozások fokozott támogatását, és különösen azt, hogy fiatal vállalkozókat képezzenek e területen;

34. sajnálatosnak tartja, hogy a tagállamok eddig meglehetősen széttagolt választ adtak a közösségi gazdaság fejlődésére, amely bizonyos esetekben tökéletesen inkonzisztens az ágazat fejlődésében rejlő potenciállal és annak előnyeivel, illetve ellentétes a fogyasztók elvárásaival, és azon a véleményen van, hogy kívánatos ennek európai szintű, koordinált, globális megközelítése, amely kiter a fenntartható közösségi gazdasági üzleti modellekre is; tudomásul veszi, hogy a Bizottság praktikusán áll hozzá az „új gazdasághoz”, amit a közelmúltban kiadott közleménye (COM(2016)0356) is bizonyít, amelyben a közösségi gazdaságnak a jövőbeni növekedésben betöltött jelentőségét hangsúlyozza;

35. megjegyzi, hogy az új technológiák hatalmas potenciált jelentenek ahhoz, hogy az áruszállítási ágazatban új szolgáltatásnyújtási formák jelenjenek meg; elsősorban a drónok által nyújtott hatalmas lehetőségeket hangsúlyozza, ezek már most rendkívül hatékony eszközként működnek olyan helyzetekben, amikor nehéz körülmények közt kell dolgozni; hangsúlyozza továbbá, hogy az Európai Uniónak támogatnia kellene a legénység nélküli működő légi jármű tervezésében, előállításában és alkalmazásában érintett kis- és középvállalkozások jelentette potenciált;

36. úgy véli, hogy a közösségi modellek lényeges erőforrást jelentenek az Unió peremén elhelyezkedő, hegyvidéki és vidéki területek összeköttetéseinek fenntartható fejlesztése szempontjából, továbbá azok közvetett előnyeit élvezve az idegenforgalmi ágazat is;

37. az a véleménye, hogy a jogszabályi követelményeknek arányosaknak kell lenniük a vállalkozás jellegével és a vállalat nagyságával; felveti azonban, hogy megalapozott-e továbbra is mentesíteni a könnyűgépjárműveket több uniós jogszabály alól, tekintve, hogy azok használata egyre elterjedtebb a nemzetközi fuvarozásban, és kéri a Bizottságot, hogy nyújtson be jelentést ennek gazdasági, környezeti és biztonsági kihatásairól;

38. felszólít a fuvarozással foglalkozó kisvállalkozások, a tudományos kutatóintézetek, valamint a helyi és regionális hatóságok közötti egyeztetési struktúrák kialakítására a fenntartható városi és városközi mobilitás jobb megszervezése és annak érdekében, hogy választ tudjunk adni a többek között a kkv-k által nyújtott új szolgáltatások és termékek (pl. háztól házig történő szállítás első és utolsó szakasza) megjelenésére, miközben a már működő tömegközlekedési hálózatokat jobb összehangoljuk az utasok szükségleteivel és elvárásaival; kéri, hogy az útinformációs és útvonal-tervezési szolgáltatásokba vegyék fel a kisvállalkozások által kínált mobilitási szolgáltatásokra vonatkozó információkat;

39. felszólít innovációs munkacsoportok kialakítására a „shareable cities” fogalmának teljes körű megvalósítása, valamint annak érdekében, hogy azok segítsenek a helyi, regionális és nemzeti szintű intézményeknek hatékony választ adni az új szolgáltatások és termékek megjelenésére;

40. hangsúlyozza a – például a nagy adathalmazokra, az integrált szolgáltatásokra stb. vonatkozó – célzott képzés jelentőségét abban, hogy a közlekedési vállalkozások hozzáadott értéket tudjanak teremteni a digitális világban; kéri ezért a szakemberek képzésének az új üzleti modellek által megkövetelt készségeknél és felkészültségnek megfelelő újragondolását, különösen a sofőröket illetően;

41. rámutat, hogy a fuvarozási ágazatban tevékenykedő kkv-k gyakran tartózkodnak a terjeszkedéstől a határokon átnyúló üzleti tevékenységekkel kapcsolatos fokozott kockázatok miatt, amelyek az egyes (tag)államok jogi rendszerei közötti eltérésekből erednek; felkéri a Bizottságot, hogy a tagállamok nemzeti, regionális és helyi hatóságaival együttműködve fejlesszen ki együttműködési és kommunikációs platformokat, a kkv-knak a különféle finanszírozási rendszerekkel, támogatásokkal és a nemzetközivé válással kapcsolatban nyújtott tanácsadás és képzés céljából; felkéri a Bizottságot, hogy a különböző uniós finanszírozási források közötti szinergiákkal összefüggésben még jobban használja ki a kkv-k jelenlegi támogatási programjait, és tegye azokat láthatóbbá a fuvarozási ágazat szereplőinek körében;

42. ösztönzi a helyi hatóságokat, hogy vállaljanak kötelezettséget a városi közlekedés szénmentesítésére vonatkozó, a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben megfogalmazott alapelvek teljesítésére, valamint buzdítja a piaci szereplőket, hogy a nulla kibocsátású szolgáltatások, valamint az igazgatási, üzemeltetési és forgalmazási tevékenységek fokozatos digitalizálása által kínált versenyelőnyök révén érjenek el előrelépést az új verseny- és működési környezetben;

2016. november 24., csütörtök

43. felszólítja az Európai Bizottságot, a tagállamokat és a helyi önkormányzatokat, hogy mozdítsák elő a megosztáson alapuló gazdasághoz kapcsolódó újításokat, amelyeket az olyan közösségi gazdasági formák megjelenése is elősegít, mint a közös autóhasználat, a közös kerékpárhasználat, a megosztott teherszállítás, a taximegosztás, az autómegosztás, a háztól házig szállítás és ezeknek a tömegközlekedéssel való kapcsolódásai;
44. felkéri a Bizottságot, hogy a főigazgatóságai közötti fokozott együttműködés keretében kísérelje szoros figyelemmel a digitális gazdaság fejlődését és a digitális menetrend jogalkotási kezdeményezéseinek a fuvarozási ágazatra gyakorolt hatásait;
45. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a szociális partnerekkel együttműködésben rendszeresen értékeljék a digitalizációnak a fuvarozási ágazatbeli munkahelyek számára és típusaira gyakorolt hatásait, valamint biztosítsák, hogy a foglalkoztatási és szociális politikák lépést tartsanak a fuvarozási munkaerőpiacot érintő digitalizációval;
46. ajánlja, hogy a közösségi gazdasági vállalkozások, valamint a fuvarozási ágazatban dolgozók keressenek olyan modelleket, amelyek keretében közös érdekek mentén együttműködhetnek, ahogyan például a biztosítás területén;
47. üdvözli a szociális partnerek által tárgyalások útján elért rugalmas munkaidőmodelleket, amelyek lehetővé teszik a munkavállalók számára a munka és a magánélet jobb összehangolását; hangsúlyozza ugyanakkor a munkaórákra és a vezetési és pihenési időkre vonatkozó kötelező szabályoknak való megfelelés nyomon követésének fontosságát, ami a fuvarozási ágazat digitalizálását követően várhatóan sokkal könnyebb lesz;

o

o o

48. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.
-