

Woensdag 23 november 2016

P8\_TA(2016)0455

**Nieuwe opportuniteiten voor kleine vervoersondernemingen****Resolutie van het Europees Parlement van 24 november 2016 over nieuwe opportuniteiten voor kleine vervoersondernemingen, met inbegrip van deeleconomie modellen (2015/2349(INI))**

(2018/C 224/20)

*Het Europees Parlement,*

- gezien het Verdrag betreffende de Europese Unie, en met name artikel 5, lid 3,
- gezien Protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid,
- gezien het witboek van de Commissie getiteld „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” (COM(2011)0144),
- gezien zijn resolutie van 9 september 2015 over de tenuitvoerlegging van het witboek over vervoer uit 2011: inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit <sup>(1)</sup>,
- gezien Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen,
- gezien het Jaarverslag Europese kmo's 2014/2015,
- gezien de mededelingen van de Commissie getiteld „Denk eerst klein — Een 'Small Business Act' voor Europa” (COM(2008)0394) en „Evaluatie van de 'Small Business Act' voor Europa” (COM(2011)0078),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld „Een Europese agenda voor de deeleconomie” (COM(2016)0356),
- gezien de mededeling van de Commissie over een Europese Strategie voor emissiearme mobiliteit (COM(2016)0501),
- gezien zijn resolutie van 5 februari 2013 over betere toegang tot financiering voor kmo's <sup>(2)</sup>,
- gezien zijn resolutie van 19 mei 2015 over groene groeimogelijkheden voor kmo's <sup>(3)</sup>,
- gezien het kmo-instrument en de instrumenten INNOSUP, COSME, Uw Europa — Bedrijfsleven, het proefproject „Sneltraject voor innovatie” en de mogelijkheden tot netwerken van Horizon 2020,
- gezien de richtlijn inzake elektronische handel (Richtlijn 2000/31/EG) en de dienstenrichtlijn (Richtlijn 2006/123/EG),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld „Strategie voor een digitale eengemaakte markt voor Europa” (COM(2015)0192),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld „De eengemaakte markt verbeteren: meer mogelijkheden voor mensen en ondernemingen” (COM(2015)0550),

<sup>(1)</sup> Aangenomen teksten, P8\_TA(2015)0310.

<sup>(2)</sup> PB C 24 van 22.1.2016, blz. 2.

<sup>(3)</sup> PB C 353 van 27.9.2016, blz. 27.

Woensdag 23 november 2016

- gezien de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (Connecting Europe Facility — CEF), ingesteld bij Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 <sup>(1)</sup>,
  - gezien artikel 52 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken (A8-0304/2016),
- A. overwegende dat de kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) de belangrijkste motor van de Europese economie zijn en dat zij in 2014 99,8 % van alle ondernemingen buiten de financiële sector vertegenwoordigden en twee op de drie banen verschaften;
- B. overwegende dat de kmo's die de laatste jaren banen hebben gecreëerd, hoofdzakelijk uit de tertiaire sector komen;
- C. overwegende dat de kleine vervoersondernemingen van cruciaal belang zijn voor een vlotte mobiliteit in Europa, maar het vaak moeilijk hebben om toegang te krijgen tot die markt of er zich te handhaven, vooral vanwege de aanwezigheid van monopolies op die markt;
- D. overwegende dat kleine ondernemingen vooral in geïsoleerde en dichtbevolkte gebieden een meerwaarde betekenen omdat ze de lokale markt heel goed kennen, dicht bij hun klanten staan en/of de flexibiliteit en het vermogen hebben om te innoveren; overwegende dat zij bovendien in staat zijn op maat gesneden diensten te leveren en bijdragen aan de bestrijding van sociale exclusie, het scheppen van banen, het genereren van economische bedrijvigheid, de verbetering van het mobiliteitsbeheer en de ontwikkeling van het toerisme (waar de mobiliteitsdiensten rechtstreeks verband houden met de vraag van bezoekers naar nieuwe producten en ervaringen);
- E. overwegende dat voor personen en goederen zowel de vraag naar en als de voorwaarden voor het verrichten van vervoersdiensten sterk uiteenlopen en dat minder mobiliteit geen optie is;
- F. overwegende dat de organisatie van vervoer in grote steden en op de invalswegen daarnaartoe voor opstoppingen en files zorgen, die een zware last voor de economie vormen; overwegende dat kmo's in de vervoerssector een belangrijke aanvulling zijn op het openbaarvervoersnetwerk in grote steden, met name op tijden waarop het openbaarvervoersaanbod weinig frequent is, alsook in perifere gebieden zonder een goed ontwikkelde vervoersdienst in de voorsteden;
- G. overwegende dat een recent onderzoek van de Commissie uitwijst dat 17 % van de Europese consumenten gebruik heeft gemaakt van de diensten die worden aangeboden in de deeleconomie, en dat 52 % bekend is met de aangeboden diensten; overwegende dat consumenten toegankelijke en flexibele gebruikswijzen van openbaarvervoersdiensten verwachten terwijl de prijzen verenigbaar blijven met de daadwerkelijke kosten van de dienst, evenals eenvoudige toegang tot reserveringen en veilige betaling voor geleverde diensten;
- H. overwegende dat de deeleconomie in het vervoer actief kan bijdragen aan de ontwikkeling van duurzame vormen van mobiliteit; overwegende dat zelfregulering niet altijd de oplossing is en dat er een passend regelgevingskader nodig is;
- I. overwegende dat de noodzaak van duurzame ontwikkeling en de revolutie in de informatie- en communicatietechnologie voor ondernemingen van iedere omvang ongekende mogelijkheden openen, maar hen ook voor compleet nieuwe uitdagingen plaatsen, aangezien ze moeten inspringen op de toenemende vraag naar duurzame mobiliteit maar worden belemmerd door een beperkte infrastructuur;
- J. overwegende dat de exponentiële toename in het gebruik van slimme mobiele apparaten en de uitgebreide dekking van snel breedbandinternet zowel aanbieders van vervoersdiensten als klanten nieuwe digitale hulpmiddelen bieden, zodat de transactiekosten omlaag gaan en de fysieke locatie van dienstverleners minder belangrijk wordt waardoor deze, niet alleen regionaal maar ook wereldwijd, via digitale netwerken hun diensten kunnen aanbieden, ook vanuit verafgelegen gebieden;

<sup>(1)</sup> PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129.

Woensdag 23 november 2016

- K. overwegende dat technologische vooruitgang, nieuwe bedrijfsmodellen en digitalisering de vervoersector de afgelopen jaren ingrijpend hebben veranderd, met verstreckende gevolgen voor traditionele bedrijfsmodellen en voor de arbeidsomstandigheden en de werkgelegenheid in die sector; overwegende dat aan de ene kant de vervoersector opengebroken is en dat aan de andere kant de arbeidsomstandigheden in veel gevallen verslechterd zijn, als gevolg van de economische crisis en in bepaalde gevallen vanwege de gebrekkige tenuitvoerlegging van de bestaande regelgeving;
- L. overwegende dat de vervoersector niet alleen dienstverleners die rechtstreeks vervoerdiensten aanbieden omvat, maar ook kmo's die diensten aanbieden zoals onderhoud aan vervoermiddelen, verkoop van reserveonderdelen, opleiding van personeel, en verhuur van voertuigen en apparatuur; overwegende dat er een enorm potentieel voor nieuwe banen verbonden is aan deze activiteiten, ook voor hoogopgeleide werknemers; overwegende dat bij beleid voor de vervoersector het belang van de hele waardeketen in acht moet worden genomen;
- M. overwegende dat slechts 1,7 % van de ondernemingen in de EU volledig gebruik maakt van de moderne digitale technologieën, terwijl 41 % die in het geheel niet toepast; overwegende dat de digitalisering van alle sectoren cruciaal is om het concurrentievermogen van de EU te handhaven en zelfs te verbeteren;
- N. overwegende dat de flexibiliteit en toegankelijkheid die kenmerkend zijn voor de deeleconomie arbeidskansen kunnen bieden aan groepen die traditioneel van de arbeidsmarkt uitgesloten zijn, in het bijzonder vrouwen, jongeren en migranten;
- O. overwegende dat vervoerdiensten een goede manier kunnen zijn om als zelfstandige te beginnen en een cultuur van ondernemerschap bevorderen;
- P. overwegende dat onlineplatforms voor vervoerdiensten de mogelijkheid kunnen bieden van een snelle koppeling tussen enerzijds door klanten aangevraagde diensten en anderzijds aanbod van werk door geregistreerde bedrijven of werknemers;
- Q. overwegende dat de OESO meent dat banen van goede kwaliteit een essentiële factor zijn bij de inspanningen om hoge ongelijkheidsniveaus te bestrijden en sociale cohesie te bevorderen;

### ***I. Uitdagingen voor de kleine vervoersondernemingen***

1. is van mening dat de vervoersbranche onder grote druk staat om te voldoen aan de toenemende mobiliteitsvraag in een context die gekenmerkt wordt door beperkte infrastructuurvoorzieningen en steeds strengere milieunormen; wijst erop dat alle vervoersondernemingen onder druk staan om veilige, duurzame en uiterst concurrerende oplossingen te bieden die ecologisch verantwoord zijn en stroken met COP21, en die de verkeerscongestie beperken, maar dat het voor de kleine vervoersondernemingen moeilijker en kostbaarder is om hierin te slagen;
2. benadrukt dat een te frequente wijziging van de uitstootnormen van voertuigen bijzonder problematisch kan zijn voor kleinere vervoersbedrijven, rekening houdend met de afschrijvingsduur van de wagenparken;
3. beklemtoont dat de vervoerssector een complexe sector is met een meerlagig (lokaal, nationaal, Europees en mondiaal) bestuur dat nog steeds grotendeels per vervoerswijze is opgesplitst; wijst erop dat de sector een strenge regelgeving kent, met name wat betreft de toegang tot het beroep, de betrokken activiteiten en de ontwikkeling, het gebruik en de commercialisering van vervoersdiensten (exclusieve rechten, bovengrens voor aantal licenties), alsook wat betreft subsidies; benadrukt dat veiligheid en beveiliging cruciaal belang zijn voor de vervoerssector, maar betreurt het dat zij tot de factoren behoren die soms als voorwendsel dienen om kunstmatige hindernissen op te werpen;
4. roept de lidstaten op een einde te maken aan het fenomeen van overregulering, dat vaak samenhangt met protectionistische en corporatistische instincten die tot een gefragmenteerde, complexere en minder flexibele eengemaakte markt leiden, waardoor de ongelijkheden toenemen; meent dat het voor dat de lidstaten nuttig is de wettigheid van onlineplatformen niet op tal van verschillende manieren te benaderen en dus niet-gerechtigde, unilaterale restrictieve maatregelen te vermijden; roept de lidstaten op tot naleving en volledige tenuitvoerlegging van de richtlijn inzake elektronische handel (Richtlijn 2000/31/EG) en de dienstenrichtlijn (Richtlijn 2006/123/EG); stelt dat het vrij verrichten van diensten en de vrijheid van vestiging, zoals voorzien in respectievelijk artikel 56 en artikel 49 VWEU, van essentieel belang zijn voor het creëren van een Europese dimensie voor diensten en bijgevolg voor de interne markt;

**Woensdag 23 november 2016**

5. benadrukt dat de huidige rechtsonzekerheid over de definitie van dienstverleners in de vervoerssector eerlijke mededinging verhindert en betreurt de moeilijkheden van tal van kleine ondernemingen om toegang te krijgen tot de binnenlandse en internationale markt en nieuwe diensten te ontwikkelen of aan te bieden; benadrukt dat bovengenoemde factoren de toegang van kmo's tot deze sector belemmeren;
6. meent dat Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad moet worden verbeterd om de ernstige verstoringen aan te pakken die na de invoering ervan in meerdere lidstaten op de nationale vervoersmarkten zijn ontstaan;
7. is ingenomen met de nieuwe kansen die door kleine vervoersbedrijven en nieuwe deeleconomiemodellen worden geboden, maar betreurt tegelijkertijd de mededingingsverstoringen die het gevolg zijn van de ongelijke toepassing van de EU-regels door de lidstaten, met name met betrekking tot loon- en socialezekerheidsstelsels, wat kan leiden tot ernstige verstoringen zoals sociale dumping, en tot veiligheidsproblemen;
8. verzoekt de Commissie en de lidstaten de wet strenger te handhaven; is van mening dat elke wijziging van de wetgeving inzake sociale en arbeidsvoorwaarden in overeenstemming moet zijn met alle fundamentele vrijheden van de EU, geen belemmeringen mogen opwerpen voor eerlijke mededinging op basis van objectieve concurrentievoordelen en evenmin mogen leiden tot extra administratieve lasten of bijkomende kosten voor kleine vervoersondernemingen;
9. stelt vast dat kleine vervoersondernemingen moeten investeren niet alleen om in regel te zijn met het toepasselijke recht, maar ook om concurrerend te blijven (bijv. door de nadruk te leggen op nieuwe technologieën); betreurt het dat kleine ondernemingen, in tegenstelling tot grote, enerzijds nog steeds beperkt toegang hebben tot krediet en financiering op de geldmarkten ondanks de kwantitatieve versoepelingsmaatregelen, terwijl anderzijds steun van overheidswege, met name op Europees niveau, slechts zelden een oplossing biedt omdat de administratieve procedures te ingewikkeld zijn en te lang duren; benadrukt het belang van kennisverspreiding en bijstand voor kleine ondernemingen die steun aanvragen in het kader van het Europees Investeringsfonds;
10. wijst erop dat, in tijden van toenemende verstedelijking, vervoer meer geïntegreerd, gedigitaliseerd en multimodaal moet zijn en dat de stedelijke knooppunten een steeds centralere plaats in de organisatie van duurzame mobiliteit innemen; benadrukt dat multimodale routeplannerapps een steeds grotere impact hebben en dat het voor kleine ondernemingen van belang is opgenomen te worden in de lijst van beschikbare applicaties en van de aangeboden vervoersmogelijkheden; benadrukt dat de beschikbaarheid van gratis internet voor iedereen gunstig zou zijn voor het delen van vervoerscapaciteiten en voor een betere reisplanning;
11. constateert dat een groot aantal secundaire verbindingen in veel regio's verdwijnt als gevolg van de economische moeilijkheden en het gebrek aan middelen voor het onderhoud van een fijnmazig vervoersnetwerk, met name in gebieden waar weinig mensen wonen en de verbindingen beperkt zijn; is van mening dat de opkomst van deeleconomiemodellen in geen geval een rechtvaardiging mag zijn om het openbaar vervoer in deze regio's te verwaarlozen;
12. benadrukt het belang van verhuurdiensten van lichte vervoersmiddelen, zoals fietsen en scooters, voor de mobiliteit binnen de stad; merkt op dat verreweg de meeste van deze ondernemingen kmo's zijn; roept ertoe op om meer rekening te houden met het potentieel van deze ondernemingen voor een toename van de stedelijke mobiliteit en de ontwikkeling van energie- en hulpbronnefficiënt stadsvervoer;
13. roept de lidstaten en de Commissie op het bundelen van kleine vervoersondernemingen te overwegen, aangezien dit zou bijdragen aan de vorming van partnerschappen tussen deze ondernemingen en klanten zou helpen de gewenste diensten van kleine vervoersondernemingen te vinden die op hun behoeften aansluiten;
14. verzoekt de Commissie er bij het opstellen van de richtsnoeren over dit onderwerp rekening mee te houden dat deze modellen in niet-stedelijke plattelandsgebieden moeilijk doordringen;

Woensdag 23 november 2016

15. stelt vast dat de ontwikkeling van deeleconomiemodellen het voertuig- en infrastructuurgebruik kan helpen optimaliseren en er zo toe bijdraagt dat op duurzamere wijze aan de vraag naar mobiliteit kan worden voldaan; merkt op dat het toenemende gebruik van de door de gebruikers gegenereerde gegevens ertoe zou kunnen leiden dat er meerwaarde wordt gecreëerd in de vervoersketen; wijst er echter op dat er, als die gegevens in handen zijn van een klein aantal bemiddelingsplatforms, negatieve gevolgen zouden kunnen ontstaan zowel voor de eerlijke inkomstenverdeling als voor een evenwichtige deelname in investerings- en andere kosten, wat in alle gevallen een rechtstreekse impact heeft op kmo's;

16. vindt het verheugend dat dankzij de bemiddelingsplatforms het idee opgang heeft gevonden van het uitdagen van elkaar, de bestaande ondernemingen en de corporatistische structuren en van het ondergraven van bestaande en het voorkomen van nieuwe monopolies; benadrukt dat dit een markt bevordert die sterker gericht is op de vraag van de klant en de lidstaten ertoe aanzet de marktstructuur opnieuw te bezien; wijst er echter op dat die bemiddelingsplatforms, als er geen passend en duidelijk rechtskader bestaat, met hun „the winner takes all”-mentaliteit in dominante marktposities zullen resulteren en de diversiteit van het economisch weefsel zullen aantasten;

17. vestigt de aandacht op de kansen en uitdagingen (bv. kleine ondernemingen ook zouden kunnen doorbreken op deze nieuwe terreinen) die het gevolg zijn van de ontwikkeling van geconnecteerde en zelfbesturende voertuigen (auto's, boten, drones, platooning); verzoekt de Commissie derhalve met een stappenplan voor geconnecteerde en zelfbesturende voertuigen te komen en de mogelijke gevolgen te analyseren die een wijdverbreid gebruik van deze technologie zou hebben voor de Europese vervoerssector, en met name de kmo's;

## **II. Aanbevelingen: hoe uitdagingen kunnen worden omgezet in opportuniteiten**

18. roept op om te blijven werken aan de totstandbrenging van een interne Europese vervoersruimte; is van mening dat elke regelgeving die nieuwe eisen oplegt aan kleine ondernemingen, met name op fiscaal, sociaal en milieugebied, evenredig, eenvoudig en duidelijk moet zijn, geen belemmering mag vormen voor de ontwikkeling van die ondernemingen en waar nodig de regionale en nationale kenmerken van de verschillende lidstaten moet weerspiegelen; is van mening dat die regelgeving gepaard moet gaan met de nodige (regelgevende en/of financiële) stimuli;

19. is van mening dat het stimuleren van een integraal, gecoördineerd Europees mobiliteitssysteem de beste manier is om alle ondernemingen in alle vervoerstakken op gepaste wijze te integreren in een gezamenlijke dynamiek, waarin de digitalisering en promotie van innovatie in de vervoerssector zelf plaatsvindt, wat de beste manier is om één samenhangend systeem voor klanten te garanderen en beroepsbeoefenaars beter in staat te stellen meerwaarde te creëren;

20. merkt op dat door kmo's geleverde diensten in de vervoerssector niet altijd voldoende zijn afgestemd op de behoeften van ouderen en mensen met een handicap; roept ertoe op dat in alle instrumenten en programma's ter ondersteuning van deze ondernemingen rekening wordt gehouden met de noodzaak vervoersdiensten zo veel mogelijk aan te passen aan de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit;

21. wijst erop dat er onvoldoende geïnvesteerd wordt in infrastructuur en dat daarom de bedrijven die die infrastructuur gebruiken daaraan moeten bijdragen, waarbij volledig rekening wordt gehouden met alle bestaande vervoersheffingen en -belastingen en met alle negatieve gevolgen voor het milieu en de gezondheid; benadrukt dat het in het wegvervoer belangrijk is de negatieve externe effecten te internaliseren en inkomsten voor het gebruik van vervoersinfrastructuur, ook grensoverschrijdend, te bestemmen; beseft echter dat dit specifieke problemen meebrengt voor de kleine ondernemingen, waaronder die in de ultraperiferie gebieden, en dat die problemen als prioriteit moet worden behandeld;

22. herinnert eraan dat het EFSI is opgericht om zeer innovatieve, op de markt gebaseerde projecten te ondersteunen, en beschouwt het fonds daarom als een essentieel instrument om kmo's in de vervoerssector te helpen nieuwe mobiliteitsoplossingen te ontwikkelen; roept de Commissie en de lidstaten op de tenuitvoerlegging ervan te versnellen en kmo's meer te ondersteunen bij het voorbereiden van dergelijke projecten;

23. verzoekt de Commissie en de lidstaten passende maatregelen te nemen om de mededingingsversturende praktijken van de grote geïntegreerde groepen te bestrijden, teneinde discriminatie en beperkingen van de markttoegang tegen te gaan, ongeacht de omvang van een onderneming, met name met betrekking tot nieuwe bedrijfsmodellen; dringt erop aan dat er, vooral op nieuwe en potentiële markten, overlegd wordt en betere betrekkingen tot stand worden gebracht tussen vervoersbedrijven en opdrachtgevers, en dat er een oplossing wordt gevonden voor het probleem van schijnzelfstandigen;

Woensdag 23 november 2016

24. verzoekt dat kmo's worden opgenomen in de plannen voor een geïntegreerd Europees systeem van vervoersbewijzen; merkt op dat de doeltreffendheid van een dergelijk systeem zal afhangen van het aantal dienstverleners en ondernemingen dat eraan deelneemt; merkt op dat de uitwisseling van informatie en het delen van ervaringen tussen grote ondernemingen en kmo's uiterst nuttige synergieën kan opleveren voor het ontwerp van een doeltreffend vervoersnetwerk in Europa;

25. roept op om de transparantie te vergroten door de toegang tot de gereguleerde beroepen en activiteiten in Europa en de controles erop te herzien en te harmoniseren om nieuwe ondernemingen en diensten verbonden aan digitale platformen in staat te stellen zich te ontwikkelen in een bedrijfsvriendelijke omgeving waarin onder andere meer transparantie bestaat omtrent wetgevingswijzigingen, en naast aanwezige ondernemers kunnen bestaan in een klimaat van gezonde concurrentie; wijst op de positieve effecten van ondernemingen in de deeleconomie op de schepping van nieuwe banen voor jonge intreders op de arbeidsmarkt en zelfstandigen;

26. verzoekt de Commissie onverwijld een stappenplan te publiceren voor de openbaarmaking van gegevens over met publieke middelen gefinancierd vervoer, met geharmoniseerde normen voor de interfaces voor vervoersgegevens en -programmering, om data-intensieve innovaties en het aanbod van nieuwe vervoersdiensten te stimuleren;

27. is van mening dat de oplossing, gezien de ontwikkeling van de deeleconomie, niet ligt in sectorspecifieke regelgeving en evenmin in een specifieke regelgeving voor de platformen en dat het mobiliteitssysteem voortaan in zijn geheel moet worden bekeken; verzoekt om een gemoderniseerd, multimodaal regelgevingskader dat innovatie en concurrentievermogen stimuleert en tegelijk de consumenten en hun gegevens beschermt, de werknemersrechten in stand houdt en gelijke voorwaarden waarborgt voor verschillende ondernemers; vestigt tegen deze achtergrond de aandacht op het grote belang van interoperabiliteit in de vervoerssector, omdat dit afzonderlijke oplossingen voor kleine ondernemingen mogelijk maakt;

28. roept de lidstaten op een beoordeling uit te voeren van de behoefte om hun nationale arbeidswetgeving aan te passen aan het digitale tijdperk, rekening houdend met de kenmerken van de deeleconomie modellen en de arbeidswetgeving van elk land;

29. meent dat er hiertoe een convergentie van de modellen nodig is, gebaseerd op een duidelijke, coherente en niet-overlappende definitie van „tussenpersonen” en „dienstverleners”; wenst dat onderscheid wordt gemaakt tussen bemiddelingsplatforms die geen winst genereren voor hun gebruikers en bemiddelingsplatforms met winstoogmerk, die een dienstverlener en een klant met elkaar in contact brengen, met of zonder werkgever-werknemersrelatie tussen de dienstverlener en het platform; stelt voor dat de nationale autoriteiten gemachtigd moeten worden om van de bemiddelingsplatforms de gegevens op te vragen die zij nodig achten, zodat kan worden gewaarborgd dat alle partijen aan hun fiscale en socialezekerheidsverplichtingen voldoen en dat dienstverleners die gebruik maken van de platforms bekwaam en naar behoren gekwalificeerd zijn (omwille van de consumentenbescherming); benadrukt dat reeds bestaande feedback- en waarderingssystemen de tussenpersonen ook helpen een vertrouwensrelatie op te bouwen met de consumenten en dat de gegenereerde gegevens verwerkt moeten worden overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad;

30. is van mening dat het hoge transparantiepotentieel van de deeleconomie een goede traceerbaarheid van de verleende vervoersdiensten mogelijk maakt, in overeenstemming met het doel om de bestaande wetgeving te handhaven; dringt er bij de Commissie op aan om richtsnoeren te publiceren voor hoe het EU-recht van toepassing is op de verschillende op samenwerking gebaseerde bedrijfsmodellen teneinde eventuele hiaten in de regelgeving op het vlak van werkgelegenheid en sociale zekerheid op te vullen, met inachtneming van de nationale bevoegdheden;

31. benadrukt dat ook ondernemingen die geen directe vervoersdiensten aanbieden, zoals opleidingsdiensten, autoverhuurbedrijven, werkplaatsen en dienstcentra, onder de vervoersondernemingen vallen; merkt op dat verreweg de meeste van deze ondernemingen kmo's zijn; roept ertoe op rekening te houden met de behoeften van deze ondernemers bij het ontwerpen van wetgevingsmaatregelen en investeringsprogramma's ter ondersteuning van de ontwikkeling van kmo's;

32. moedigt de Commissie aan om kmo's in de vervoerssector te steunen bij het vormen van clusters op dit gebied, waaraan ook consumenten en andere belanghebbenden kunnen deelnemen;

Woensdag 23 november 2016

33. merkt op dat de meeste aanbieders in de deeleconomie van buiten de EU komen; is van mening dat de EU meer innoverende start-ups in de vervoerssector moet ontwikkelen en moedigt aan tot meer steun voor dergelijke bedrijven, met name voor het opleiden van jonge ondernemers op dit gebied;
34. betreurt dat de lidstaten tot nu toe heel gefragmenteerd, en in sommige gevallen geheel niet in overeenstemming met het potentieel en de voordelen van de ontwikkeling van deze sector en in strijd met de verwachtingen van de consument, op de ontwikkeling van de deeleconomie hebben gereageerd, en is van mening dat een gecoördineerde, globale benadering op Europees niveau van thema's in verband met duurzame deeleconomie modellen wenselijk is; wijst op de redelijke benadering van dit „nieuwe bedrijfsmodel” die de Commissie uiteenzet in haar onlangs gepubliceerde mededeling, waarin ze het belang van de deeleconomie voor toekomstige groei benadrukt COM(2016)0356;
35. wijst op het enorme potentieel van nieuwe technologieën voor de opkomst van nieuwe vormen van dienstverlening in de goederenvervoerssector; benadrukt in het bijzonder de enorme kansen die geboden worden door drones, die reeds zeer doeltreffend zijn voor het werken onder moeilijke omstandigheden; benadrukt dat de EU het potentieel van kmo's die betrokken zijn bij de ontwikkeling, de productie en het gebruik van drones moet ondersteunen;
36. is van mening dat de deeleconomie modellen een belangrijk uitgangspunt vormen voor de duurzame ontwikkeling van connectiviteit in afgelegen, bergachtige en landelijke gebieden, en ook indirecte voordelen bieden voor de toeristische sector;
37. is van mening dat wettelijke eisen in verhouding moeten staan tot de aard en de omvang van de onderneming; vraagt zich echter af of er nog steeds redenen zijn om lichte bedrijfsvoertuigen uit te zonderen van de toepassing van een aantal Europese regels, aangezien dit soort voertuigen steeds vaker gebruikt wordt bij het internationale goederenvervoer, en verzoekt de Commissie om een verslag waarin de gevolgen daarvan voor de economie, het milieu en de veiligheid worden beoordeeld;
38. roept op tot de invoering van samenwerkingsstructuren tussen kleine vervoersondernemingen, instellingen voor wetenschappelijk onderzoek en lokale en regionale overheden om de organisatie van duurzame stedelijke en interstedelijke mobiliteit beter te organiseren om doeltreffend te kunnen inspelen op de opkomst van nieuwe diensten en producten, waaronder die welke door kmo's worden aangeboden (bijv. de eerste en laatste fase van vervoersdiensten van deur tot deur), en tegelijkertijd de bestaande openbaarvervoernetwerken beter af te stemmen op de behoeften en verwachtingen van de reizigers; dringt erop aan informatie over mobiliteitsdiensten die door kleine ondernemingen worden aangeboden op te nemen in de diensten voor reisinformatie en reisplanning;
39. dringt erop aan dat er taskforces voor innovatie worden opgericht om het concept „Shareable Cities” volledig uit te werken en lokale, regionale en nationale instellingen te helpen om op doeltreffende wijze in te spelen op de opkomst van nieuwe diensten en producten;
40. benadrukt het belang van doelgerichte opleiding (bijv. over big data, geïntegreerde diensten, enz.) om de vervoersondernemingen te helpen meerwaarde te genereren in de digitale sfeer; verzoekt daarom om aanpassing van de wijze waarop beroepsbeoefenaars worden opgeleid aan de vaardigheden en kwalificaties die nodig zijn voor de nieuwe bedrijfsmodellen, vooral ook om te voorzien in tekorten aan personeel, met name chauffeurs;
41. benadrukt dat kmo's in de vervoerssector vaak niet uitbreiden, omdat er meer risico is gemoeid met grensoverschrijdend zakendoen vanwege de verschillen tussen de juridische stelsels van verschillende (lid)staten; roept de Commissie op om, in samenwerking met de nationale, regionale en lokale autoriteiten in de lidstaten, samenwerkings- en communicatieplatforms te ontwikkelen om kmo's te adviseren en trainen op het gebied van verschillende financieringsregelingen, subsidies en internationalisering; verzoekt de Commissie om, in het kader van de synergieën tussen verschillende EU-fondsen, de bestaande steunprogramma's voor kmo's beter te benutten en ervoor te zorgen dat de spelers in de vervoerssector beter bekend zijn met deze programma's;
42. moedigt de lokale autoriteiten aan om de beginselen van het koolstofvrij maken van het stedelijk vervoer, die worden beschreven in het Witboek Transport, actief in de praktijk te brengen, en moedigt de marktpelers aan om binnen in het nieuwe mededingings- en activiteitenkader te opereren en daarbij het concurrentievoordeel te benutten dat wordt geboden door het aanbieden van nul-emissiediensten en de geleidelijke digitalisering van hun beheers-, exploitatie- en commercialiseringsstructuren;

**Woensdag 23 november 2016**

43. roept de Commissie, de lidstaten en de lokale overheden op om innovaties op het gebied van de economie te stimuleren, die op hun beurt worden bevorderd door de opkomst van op samenwerking gebaseerde bedrijfsmodellen, zoals deelauto's, deelfietsen, gedeeld vrachtvervoer, deeltaxi's, carpooling, belbussen en de aansluitingen van deze vervoerswijzen op het openbaar vervoer;
44. roept de Commissie op om dankzij betere samenwerking tussen haar directoraten-generaal de ontwikkeling van de digitale economie en de gevolgen ervan voor de wetgevingsinitiatieven in het kader van de „digitale agenda” met betrekking tot de vervoerssector nauwlettend te volgen;
45. roept de Commissie en de lidstaten op om, in samenwerking met de sociale partners, de impact van digitalisering op het aantal en de soorten banen in de vervoerssector regelmatig te beoordelen en ervoor te zorgen dat arbeids- en sociale beleidsmaatregelen gelijke tred houden met de digitalisering van de arbeidsmarkt in de vervoerssector;
46. beveelt aan dat bedrijven in de deconomie en mensen die werkzaam zijn in de vervoerssector samenwerkingsvormen vinden om hun gezamenlijke belangen te behartigen, bijvoorbeeld op het gebied van verzekeringen;
47. is ingenomen met de flexibele arbeidstijdregelingen waarover de sociale partners in de vervoerssector succesvol onderhandeld hebben en waarmee werknemers werk en privéleven beter kunnen combineren; benadrukt echter het belang van toezicht op de naleving van de verplichte regels voor de werktijden en de rij- en rusttijden in de vervoerssector, wat gemakkelijker moet worden als gevolg van de digitalisering van de vervoerssector;

o

o o

48. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.
-