

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

P8_TA(2016)0455

Novas oportunidades para as pequenas empresas de transportes**Resolução do Parlamento Europeu, de 24 de novembro de 2016, sobre as novas oportunidades para as pequenas empresas de transporte, incluindo modelos empresariais colaborativos (2015/2349(INI))**

(2018/C 224/20)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 3,
- Tendo em conta o Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade,
- Tendo em conta o Livro Branco da Comissão intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM(2011)0144),
- Tendo em conta a sua resolução, de 9 de setembro de 2015, sobre a aplicação do Livro Branco de 2011 sobre os transportes: balanço e via a seguir rumo à mobilidade sustentável ⁽¹⁾,
- Tendo em conta a Recomendação 2003/361/CE da Comissão, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas,
- Tendo em conta o Relatório Anual sobre as PME europeias 2014/2015,
- Tendo em conta as comunicações da Comissão intituladas «Think Small First» — Um «Small Business Act» para a Europa (COM(2008)0394) e «Análise do “Small Business Act” para a Europa» (COM(2011)0078),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão «Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa» (COM(2016)0356),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica» (COM(2016)0501),
- Tendo em conta a sua resolução, de 5 de fevereiro de 2013, sobre como melhorar o acesso das PME ao financiamento ⁽²⁾,
- Tendo em conta a sua resolução, de 19 de maio de 2015, sobre as oportunidades de crescimento verde para as PME ⁽³⁾,
- Tendo em conta o Instrumento a favor das PME, os instrumentos INNOSUP, COSME, «A sua Europa — Empresas», o projeto-piloto «Processo acelerado para a Inovação» e as oportunidades de criação de redes do Programa-Quadro Horizonte 2020,
- Tendo em conta a Diretiva Comércio Eletrónico (2000/31/CE) e a Diretiva Serviços (2006/123/CE),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia para o Mercado Único Digital na Europa» (COM(2015)0192),
- Tendo em conta a comunicação da Comissão intitulada «Melhorar o Mercado Único: mais oportunidades para os cidadãos e as empresas» (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ JO C 24 de 22.1.2016, p. 2.

⁽³⁾ JO C 353 de 27.9.2016, p. 27.

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

- Tendo em conta o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013 ⁽¹⁾,
 - Tendo em conta o artigo 52.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais (A8-0304/2016),
- A. Considerando que as pequenas e médias empresas (PME) são o motor principal da economia europeia, que, em 2014, representavam 99,8 % de todas as empresas do setor não financeiro e eram responsáveis por 2 em cada 3 postos de trabalho;
- B. Considerando que as PME criadoras de postos de trabalho, nos últimos anos, provêm principalmente do setor terciário;
- C. Considerando que as pequenas empresas de transportes desempenham um papel fundamental no bom funcionamento da mobilidade na Europa, mas enfrentam frequentemente dificuldades para aceder ao mercado ou manter-se no mesmo, nomeadamente devido à existência de monopólios nesse mercado;
- D. Considerando que as pequenas empresas proporcionam um valor acrescentado, em particular nas zonas isoladas e densamente povoadas, devido a um excelente conhecimento do mercado local, à proximidade com o cliente e/ou uma agilidade e capacidade de inovar; que, além disso, são capazes de proporcionar serviços adaptados e são instrumentos para combater a exclusão social, através da criação de postos de trabalho, da geração de atividade económica, da melhoria da gestão da mobilidade e do contributo para o desenvolvimento do turismo (onde os serviços de mobilidade estão diretamente relacionados com a procura de novos produtos e experiências por parte dos visitantes);
- E. Considerando que, para as pessoas ou mercadorias, tanto a procura como as condições de prestação de serviços de transporte são consideravelmente variáveis, e que a redução da mobilidade não é uma opção;
- F. Considerando que a organização dos transportes em cidades grandes e nas vias de acesso às mesmas favorece a criação de congestionamentos e engarrafamentos, os quais constituem um encargo considerável para a economia; que as PME no setor dos transportes são um importante elemento complementar para a rede de transportes públicos nos nós urbanos, nomeadamente nos períodos do dia em que a frequência dos meios de transporte públicos é muito baixa, bem como nas zonas periféricas sem um serviço de transporte suburbano devidamente desenvolvido;
- G. Considerando que um estudo recente da Comissão mostra que 17 % dos consumidores europeus utilizaram serviços prestados pela economia de partilha, e que 52 % conhecem os serviços disponíveis; que os consumidores procuram formas acessíveis e flexíveis de utilizar os serviços de transporte, mantendo, ao mesmo tempo, preços adequados aos custos reais da prestação dos serviços, bem como um acesso fácil à reserva de bilhetes e um pagamento seguro pelos serviços prestados;
- H. Considerando que a economia colaborativa no setor dos transportes pode promover ativamente o desenvolvimento de formas sustentáveis de mobilidade; que a autorregulação nem sempre é uma solução e que é necessário um quadro regulamentar apropriado;
- I. Considerando que o imperativo do desenvolvimento sustentável e a revolução no domínio das tecnologias da informação e da comunicação criaram oportunidades e desafios sem precedentes para as empresas de qualquer dimensão, em termos de dar resposta a uma procura crescente de mobilidade sustentável no quadro das condicionantes de uma infraestrutura limitada;
- J. Considerando que o crescimento exponencial da penetração dos dispositivos móveis inteligentes e a ampla cobertura da rede de banda larga de alta velocidade criaram novas ferramentas digitais tanto para os prestadores como para os clientes dos serviços de transporte, reduzindo os custos de transação e diminuindo também a relevância da localização física dos prestadores de serviços, permitindo-lhes estabelecer amplas conexões a fim de prestar serviços, não só à escala regional, mas também à escala global, através de redes digitais e também a partir de zonas remotas;

⁽¹⁾ JO L 348 de 20.12.2013, p. 129.

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

- K. Considerando que o avanço tecnológico, os novos modelos empresariais e a digitalização transformaram significativamente o setor dos transportes nos últimos anos, com repercussões importantes nos modelos empresariais tradicionais, bem como nas condições de trabalho e de emprego neste setor; que, por um lado, se registou uma abertura no setor dos transportes, e que, por outro lado, as condições de trabalho se agravaram em muitos casos em consequência da crise económica e, em alguns casos, devido à aplicação insuficiente da regulamentação em vigor;
- L. Considerando que o setor dos transportes não compreende apenas as entidades que prestam diretamente serviços de transporte, mas também as PME que oferecem serviços tais como a manutenção de meios de transporte, a venda de peças sobressalentes, a formação de pessoal e o aluguer de veículos e equipamentos; considerando o enorme potencial de criação de postos de trabalho associado a estas atividades, nomeadamente para os trabalhadores altamente qualificados; considerando que as políticas relativas ao setor dos transportes devem ter em conta os interesses da totalidade da cadeia de valor;
- M. Considerando que apenas 1,7 % das empresas da UE utilizam plenamente tecnologias digitais avançadas, enquanto 41 % nunca as usam; que a digitalização de todos os setores é crucial para que a UE mantenha e reforce a sua competitividade;
- N. Considerando que a flexibilidade e a facilidade de entrada inerentes à economia colaborativa podem gerar oportunidades de emprego para grupos tradicionalmente excluídos do mercado de trabalho, nomeadamente as mulheres, os jovens e os migrantes;
- O. Considerando que os serviços de transporte podem proporcionar uma boa oportunidade para começar a trabalhar por conta própria e promover uma cultura de empreendedorismo;
- P. Considerando que as plataformas em linha para os serviços de transporte permitem associar de forma célere o pedido de prestação de serviço dos clientes, por um lado, à oferta de mão-de-obra por parte das empresas registadas ou dos trabalhadores, por outro;
- Q. Considerando que a OCDE estima que os postos de trabalho de qualidade desempenham um papel essencial nos esforços envidados para combater os grandes níveis de desigualdade e promover a coesão social;

I. Os desafios para as pequenas empresas de transporte

1. Considera que as empresas de transporte enfrentam desafios significativos para dar resposta a uma procura de mobilidade crescente no quadro das condicionantes de uma infraestrutura limitada e de requisitos ambientais cada vez maiores; salienta que todas as empresas de transporte estão sob pressão para apresentar soluções seguras, sustentáveis, e altamente competitivas, que sejam responsáveis em termos ambientais no quadro do COP21, reduzindo o congestionamento, mas que, para as pequenas empresas, é mais difícil e dispendioso fazer face a estes desafios;
2. Salienta que as alterações demasiado frequentes às normas das emissões dos veículos podem criar dificuldades em especial às empresas de transporte de menor dimensão, dados os períodos de amortização das frotas de veículos;
3. Realça a natureza complexa do setor dos transportes, caracterizado por uma governação a vários níveis (local, nacional, europeu e global) ainda muito fragmentada por meio de transporte; observa que este setor está sujeito a uma regulamentação pesada, nomeadamente no que diz respeito ao acesso à profissão, às atividades em causa e ao desenvolvimento, utilização e a comercialização dos serviços de transporte (direitos exclusivos, limitação do número de licenças), bem como às subvenções; salienta que a segurança se reveste de uma importância crucial para o setor dos transportes, mas lamenta que seja, entre outros fatores, por vezes utilizada como pretexto para criar barreiras artificiais;
4. Exorta os Estados-Membros a porem fim ao fenómeno da «sobre-regulamentação», muitas vezes ligado a instintos de protecionismo e corporativismo, que conduzem à fragmentação, complexidade e rigidez no âmbito do mercado interno, aumentando assim as desigualdades; entende que seria útil os Estados-Membros não abordarem a legalidade destas plataformas de formas múltiplas, evitando, assim, medidas unilaterais injustificadas e restritivas; apela para que os Estados-Membros respeitem e apliquem integralmente a Diretiva Comércio Eletrónico (Diretiva 2000/31/CE) e a Diretiva Serviços (Diretiva 2006/123/CE); reitera que a livre circulação dos prestadores de serviços e a liberdade de estabelecimento, consagradas no artigos 56.º e 49.º do TFUE, respetivamente, são cruciais para a concretização da dimensão europeia dos serviços e, conseqüentemente, do mercado interno;

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

5. Salienta que, devido à incerteza jurídica atual relativa à definição de «prestadores de serviços» no setor dos transportes, não é possível instituir uma concorrência leal, e lamenta as dificuldades sentidas por muitas pequenas empresas em aceder ao mercado doméstico e internacional e em desenvolver ou prestar novos serviços; salienta o facto de esta situação entravar o acesso das PME a este setor;
6. Considera que o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho tem de ser melhorado com vista a superar as graves perturbações nos mercados de transporte nacionais que se verificaram em vários Estados-Membros após a sua introdução;
7. Congratula-se com as novas oportunidades proporcionadas pelas pequenas empresas de transporte e pelos novos modelos empresariais colaborativos, lamentando ao mesmo tempo as práticas contrárias à concorrência resultantes da aplicação desigual das normas da UE nos Estados-Membros, nomeadamente no que diz respeito ao salário e os sistemas de segurança social, o que poderá conduzir a graves distorções, como o dumping social, bem como a desafios em matéria de segurança;
8. Insta a Comissão e os Estados-Membros a reforçarem a aplicação da legislação; considera que qualquer alteração à legislação sobre as condições sociais e laborais tem de respeitar as liberdades fundamentais da UE, não deve restringir a concorrência leal baseada em vantagens competitivas objetivas, nem criar mais encargos administrativos ou custos adicionais para as pequenas empresas de transporte;
9. Assinala que as pequenas empresas de transporte devem investir, não só para cumprir a legislação, mas também para se manterem competitivas (por exemplo, centrando-se em novas tecnologias); lamenta que, por um lado e ao contrário do que se passa com as grandes empresas, o acesso ao crédito e financiamento dessas pequenas empresas junto dos mercados financeiros continue a ser limitado, apesar das medidas de flexibilização quantitativa, enquanto, por outro lado, as ajudas financeiras públicas, nomeadamente a nível europeu, raras vezes são mobilizadas devido a procedimentos administrativos demasiado complexos e morosos; salienta a importância de facultar a difusão do conhecimento e de prestar assistência às pequenas empresas candidatas no quadro do Fundo Europeu de Investimento;
10. Observa que, num contexto de urbanização crescente, o transporte deve ser organizado de forma cada vez mais integrada, digitalizada e multimodal e que os nós urbanos desempenham um papel cada vez mais central na organização da mobilidade sustentável; destaca o impacto crescente das aplicações de planeamento de viagens multimodais e a importância para as pequenas empresas de serem incluídas na lista das aplicações e carteiras de serviços de transporte; salienta que o acesso universal à Internet incentivaria a partilha dos transportes e uma melhor planificação das deslocações;
11. Constata que, perante as dificuldades económicas e a falta de recursos para a manutenção da rede «capilar» de transportes, estão a ocorrer numerosos encerramentos de linhas secundárias em muitas regiões, sobretudo as que possuem piores comunicações e menos população; considera que o aparecimento de modelos empresariais colaborativos não pode justificar de forma alguma o abandono de serviços públicos de transportes nas referidas regiões;
12. Salienta a importância, para a mobilidade urbana, dos serviços de aluguer de veículos ligeiros, tais como bicicletas ou scooters; observa que a esmagadora maioria desses operadores são PME; insta a que o potencial desses operadores, no processo do aumento da mobilidade urbana e na criação de um transporte urbano caracterizado pela eficiência energética e em termos de recursos, seja tido em consideração com maior frequência;
13. Insta os Estados-Membros e a Comissão a ponderarem a questão do agrupamento de pequenas empresas de transportes, o que facilitaria o desenvolvimento de parcerias entre essas empresas e ajudaria os clientes a localizar os serviços pretendidos de pequenas empresas de transportes, segundo as suas necessidades;
14. Insta a Comissão, ao elaborar as diretrizes nesta matéria, a ter em consideração a dificuldade de penetração dos novos modelos empresariais colaborativos nos meios rurais e não urbanos;

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

15. Consta que o desenvolvimento de modelos empresariais colaborativos pode otimizar a utilização dos veículos e da infraestrutura, contribuindo assim para dar resposta à procura de mobilidade, de uma forma mais sustentável; observa que a utilização crescente dos dados gerados pelos utilizadores poderá eventualmente resultar em valor acrescentado a criar na cadeia de transportes; realça, no entanto, que a concentração dos dados nas mãos de um número limitado de plataformas de mediação pode ter um efeito negativo na distribuição equitativa do rendimento e na participação equilibrada no investimento em infraestruturas e em outros custos pertinentes, o que tem um impacto direto nas PME;

16. Congratula-se com o facto de as plataformas de mediação terem trazido a ideia de se desafiar mutuamente, os operadores existentes e as estruturas corporativistas, e de pôr em causa os monopólios existentes e evitar a criação de novos; salienta que esta situação está a incentivar um mercado muito mais orientado para a procura dos consumidores e está a levar os Estados-Membros a reverem a estrutura do mercado; observa, no entanto, que, sem um quadro jurídico claro e adequado, as plataformas de intermediação, com o seu espírito de «o vencedor fica com tudo», irão criar posições dominantes no mercado, que prejudicam a diversidade do tecido económico;

17. Chama a atenção para as oportunidades e os desafios (entre outros, também podem surgir pequenas empresas nestes novos domínios) decorrentes do desenvolvimento de veículos conectados e autopilotados (automóveis, navios, drones, platooning); insta, por conseguinte, a Comissão a apresentar um roteiro sobre os veículos conectados e automatizados, e a analisar os efeitos potenciais que a utilização generalizada desta tecnologia poderia ter sobre o setor europeu dos transportes, especialmente nas PME;

II. Recomendações: como transformar os desafios em oportunidades

18. Convida à prossecução dos esforços no sentido de concluir o espaço único europeu dos transportes; considera que qualquer regulamentação que imponha novas exigências às pequenas empresas, nomeadamente medidas em matéria fiscal, social e ambiental, deve ser proporcional, simples e clara, sem prejudicar o seu desenvolvimento e refletindo, se necessário, características regionais e nacionais nos diferentes Estados-Membros; considera que a referida regulamentação deve ser acompanhada dos incentivos necessários (regulamentares e/ou financeiros);

19. Considera que impulsionar um sistema integrado e coordenado de mobilidade europeia constitui o melhor procedimento para integrar adequadamente todas as empresas de todos os modos de transporte numa dinâmica comum em que a digitalização e a promoção de inovações, a partir do próprio setor dos transportes, é o método mais eficaz para garantir aos clientes um único sistema coerente e aos profissionais uma melhor posição para acrescentar valor;

20. Observa que os serviços prestados pelas PME no setor dos transportes nem sempre estão suficientemente adaptados às necessidades das pessoas com deficiência e dos idosos; insta a que todos os instrumentos e programas que visam apoiar esses operadores tenham em conta a importância de adaptar o mais possível os serviços de transportes às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida;

21. Observa que, tendo em conta a falta de investimento em infraestruturas, todos os operadores que beneficiem da utilização dessas infraestruturas devem contribuir, tendo plenamente em conta todas as atuais taxas sobre os transportes, encargos e impactos negativos no ambiente e na saúde; salienta a importância, no caso do transporte rodoviário, de internalizar as externalidades negativas e de afetar receitas para a utilização da infraestrutura de transportes, incluindo a nível transfronteiriço; reconhece, no entanto, que tal poderá colocar problemas específicos às pequenas empresas, nomeadamente as das regiões ultraperiféricas, que devem ser tidos em conta como uma prioridade;

22. Recorda que o FEIE foi criado com o objetivo de contribuir para projetos com base no mercado e altamente inovadores, e considera-o, por conseguinte, um instrumento crucial para ajudar as PME do setor do transporte a desenvolver novas soluções de mobilidade; incita a Comissão e os Estados-Membros a acelerarem a sua execução e a aumentarem a assistência às PME e a empresas em fase de arranque na preparação de projetos dessa natureza;

23. Insta a Comissão e os Estados-Membros a tomarem as medidas adequadas para combater práticas contrárias à concorrência por parte de grandes grupos integrados, a fim de lutar contra a discriminação e as restrições de acesso ao mercado, independentemente da dimensão ou do tipo de empresa, em especial no que diz respeito a novos modelos empresariais; insta a um diálogo e à melhoria das relações, especialmente em mercados novos e potenciais, entre as transportadoras e os clientes, bem como a uma solução para o problema dos falsos trabalhadores independentes;

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

24. Insta à inclusão das PME no projeto de sistema europeu integrado de bilhética; observa que a eficácia de um tal sistema dependerá da inclusão do maior número possível de empresas e de operadores que oferecem serviços de transportes; reconhece que o processo de intercâmbio de informações e de experiências entre grandes operadores e PME pode resultar em sinergias muito vantajosas para a criação de uma rede de transportes eficaz na Europa;

25. Apela, com vista a uma maior transparência, à revisão e harmonização das normas relativas ao acesso às profissões e às atividades regulamentadas na Europa e dos respetivos controlos, para que os novos operadores e serviços ligados às plataformas digitais se possam desenvolver num ambiente favorável às empresas, incluindo uma maior transparência em relação às alterações legislativas, e coexistir com operadores tradicionais num ambiente de concorrência saudável; observa os efeitos positivos dos operadores da economia de partilha em termos de criação de novos postos de trabalho para os jovens que entram no mercado de trabalho e para os trabalhadores por conta própria;

26. Exorta a Comissão a publicar, sem mais delongas, um roteiro para desbloquear os dados sobre transportes que beneficiam de financiamento público e a introduzir normas harmonizadas para os dados de transporte e as interfaces de programação, de modo a promover as inovações baseadas na utilização intensiva de dados e a disponibilização de novos serviços de transportes;

27. Considera que, dado o desenvolvimento da economia colaborativa, a solução não se encontra numa regulamentação setorial específica, nem numa regulamentação apenas dedicada às plataformas, e que, no futuro, é necessário abordar o sistema de mobilidade no seu conjunto; solicita o estabelecimento de um quadro regulamentar modernizado multimodal que favoreça a inovação e a competitividade, bem como a proteção dos consumidores e dos seus dados, salvaguardando os direitos dos trabalhadores e garantindo condições de concorrência equitativas para os diferentes operadores; chama a atenção, neste contexto, para a importância da interoperabilidade no sector dos transportes, dado que esta possibilita soluções harmonizadas para as pequenas empresas;

28. Convida os Estados-Membros a avaliar a necessidade de atualizar as respetivas leis laborais nacionais face à era digital, tendo em conta as características dos modelos da economia colaborativa e as leis laborais de cada Estado-Membro;

29. Considera que esse objetivo exige uma convergência dos modelos, baseada numa definição clara, coerente e sem sobreposições de «intermediários» e «prestadores de serviços»; apela à distinção entre as plataformas de mediação sem fins lucrativos, que não geram lucros para os seus utilizadores, e as plataformas de mediação, que estabelecem a ligação entre um prestador de serviços, com fins lucrativos, e um cliente, com ou sem uma relação empregador-empregado entre o prestador de serviços e a plataforma; sugere que, a fim de facilitar o cumprimento por todas as partes das respetivas obrigações fiscais e de segurança social, bem como garantir que os prestadores de serviços que utilizam as plataformas sejam devidamente qualificados e competentes (de modo a assegurar a proteção dos consumidores), as autoridades nacionais devem ter a possibilidade de pedir as informações que considerem necessárias às plataformas de mediação; realça que o retorno de informação já existente e os sistemas de classificação podem igualmente ajudar os intermediários a construir uma relação de confiança com os consumidores, e que os dados produzidos devem ser tratados em conformidade com a Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;

30. Considera que o potencial elevado de transparência da economia colaborativa permite uma boa rastreabilidade das operações de transporte, em consonância com o objetivo de aplicar a legislação em vigor; insta a Comissão a publicar orientações sobre a forma como a legislação da UE é aplicável aos diferentes tipos de modelos empresariais colaborativos, para que as lacunas regulamentares no domínio do emprego e da segurança social sejam colmatadas de uma forma que respeite as competências nacionais;

31. Sublinha que a categoria de empresas que operam no setor dos transportes abrange igualmente operadores que não prestam diretamente serviços de transportes, tais como empresas de formação, empresas de aluguer de veículos ou estabelecimentos de reparação e de manutenção; observa que a esmagadora maioria desses operadores são PME; apela a que as necessidades desses operadores sejam tidas em conta durante a elaboração de soluções jurídicas e programas de investimento que visam dar apoio ao desenvolvimento das PME;

32. Incentiva a Comissão a apoiar as PME do setor dos transportes, com vista à formação de clusters neste domínio que estejam abertos à participação tanto de consumidores como de outros intervenientes;

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

33. Observa que a maioria dos fornecedores do setor da economia colaborativa provém do exterior da UE; considera que a UE deve desenvolver mais as empresas inovadoras em fase de arranque no setor dos transportes e incentiva um maior apoio para este tipo de empresas, em especial para a formação de jovens empresários neste domínio;
34. Lamenta que a resposta dos Estados-Membros ao crescimento dos modelos empresariais colaborativos tenha sido até à data muito fragmentada e, em alguns casos, definitivamente incoerente com o potencial e os benefícios decorrentes do desenvolvimento desse setor, assim como contrária às expectativas dos consumidores, e considera desejável uma coordenada ação geral a nível europeu, abrangendo as questões para um modelo empresarial colaborativo sustentável; destaca a abordagem razoável da Comissão para este «novo modelo empresarial», tal como estabelecido na sua recente comunicação, salientando a importância da economia colaborativa para o crescimento futuro (COM(2016)0356);
35. Reconhece o enorme potencial das novas tecnologias para o surgimento de novas formas de prestação de serviços no setor dos transportes de mercadorias; salienta, em particular, as grandes possibilidades proporcionadas pelos drones, que já constituem uma ferramenta de trabalho muito eficaz em condições difíceis; realça que a UE deve apoiar o potencial das PME que participam na conceção, produção e utilização de aeronaves não tripuladas (drones);
36. Considera que os modelos empresariais colaborativos constituem um recurso importante para o desenvolvimento sustentável da conectividade nas regiões periféricas, de montanha e rurais, e proporcionam também benefícios indiretos para o setor do turismo;
37. É de opinião que os requisitos legislativos devem ser proporcionais à natureza do negócio e à dimensão da empresa; suscita preocupações, não obstante, sobre se continua a haver motivos para a isenção dos veículos comerciais ligeiros (VCL) da aplicação de uma série de disposições da UE, tendo em conta a crescente utilização de VCL no transporte internacional de mercadorias, e solicita à Comissão que apresente um relatório de diagnóstico sobre o conseqüente impacto económico, ambiental e de segurança;
38. Solicita a criação de estruturas de cooperação entre pequenas empresas de transporte, institutos de investigação científica e os órgãos de poder local e regional, com vista a melhorar a organização da mobilidade urbana e interurbana sustentável, de modo a responder eficazmente ao surgimento de novos serviços e produtos, incluindo os oferecidos pelas PME (por exemplo, a primeira e a última etapas dos serviços de transporte porta a porta), assegurando, simultaneamente, uma melhor consonância das atuais redes de transportes públicos com as necessidades e expectativas dos passageiros; apela à inclusão de informações sobre os serviços de mobilidade prestados pelas pequenas empresas nas informações de viagem e serviços de planeamento;
39. Insta à criação de grupos de trabalho em matéria de inovação, que permitam a aplicação plena do conceito de «shareable cities» (cidades partilháveis) e que ajudem as instituições locais, regionais e nacionais a responder eficazmente ao surgimento de novos serviços e produtos;
40. Salienta a importância da formação específica (por exemplo, relacionada com os grandes volumes de dados, os serviços integrados, etc.), a fim de ajudar as empresas de transporte a gerar valor acrescentado a partir da esfera digital; exorta, por isso, à adaptação da forma como os profissionais são formados, em consonância com as aptidões e qualificações exigidas pelos novos modelos de negócio, nomeadamente para fazer face a situações de escassez de pessoal, em especial de motoristas;
41. Salienta que as PME do setor dos transportes se coíbem, muitas vezes, de se expandir devido aos riscos acrescidos que as atividades transnacionais acarretam, por força das discrepâncias existentes entre os sistemas jurídicos dos diferentes Estados-Membros; exorta a Comissão a desenvolver, em cooperação com as autoridades nacionais, regionais e locais dos Estados-Membros, plataformas de cooperação e comunicação com vista a prestar aconselhamento e formação às PME, em matéria de regimes de financiamento, subvenções e internacionalização; solicita à Comissão que explore melhor os já existentes programas de apoio às PME e aumente a sua visibilidade junto dos intervenientes do setor dos transportes, no contexto da criação de sinergias entre os diferentes fundos da UE;
42. Insta as autoridades locais a comprometerem-se ativamente com os princípios da «descarbonização» dos transportes urbanos fixados no «Livro Branco dos Transportes», e exorta os agentes do mercado a operarem no novo quadro de competência e atividade, beneficiando assim das vantagens competitivas decorrentes de proporcionar serviços com emissões zero e da progressiva digitalização das suas estruturas de gestão, operação e comercialização;

Quinta-feira, 24 de novembro de 2016

43. Apela à Comissão, aos Estados-Membros e às autoridades locais para que promovam as inovações em matéria de economia da partilha, por sua vez facilitadas pela emergência de modelos empresariais colaborativos, como, por exemplo, a partilha do automóvel, a partilha da bicicleta, o transporte de mercadorias partilhado, os táxis partilhados, o transporte partilhado, os autocarros a pedido e respetivas interconexões com os transportes públicos;

44. Insta a Comissão a monitorizar atentamente, por meio de uma cooperação reforçada entre as suas Direções-Gerais, o desenvolvimento da economia digital e as repercussões das iniciativas legislativas da «Agenda Digital» no setor dos transportes;

45. Insta a Comissão e os Estados-Membros, em cooperação com os parceiros sociais, a avaliarem periodicamente o impacto da digitalização no número e nos tipos de postos de trabalho do setor dos transportes, bem como a assegurarem que as políticas laborais e sociais acompanham a digitalização do mercado de trabalho dos transportes;

46. Recomenda que as empresas da economia colaborativa, bem como as pessoas que trabalham no setor dos transportes, encontrem formas de trabalhar em conjunto com vista à prossecução de interesses partilhados, nomeadamente em matéria de seguros;

47. Saúda os novos modelos de horário de trabalho flexível negociados pelos parceiros sociais do setor dos transportes, que permitem aos trabalhadores uma melhor conciliação da vida profissional e privada; salienta, no entanto, a importância de que se reveste o controlo do cumprimento das normas vinculativas aplicáveis aos horários de trabalho e aos períodos de condução e de descanso, controlo esse que deverá tornar-se mais fácil em resultado da digitalização no setor dos transportes;

o

o o

48. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.
