

Četrtek, 24. november 2016

P8_TA(2016)0455

Nove priložnosti za mala prevozna podjetja**Resolucija Evropskega parlamenta z dne 24. novembra 2016 o novih priložnostih za mala prevozna podjetja, tudi sodelovalnih poslovnih modelih (2015/2349(INI))**

(2018/C 224/20)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju Pogodbe o Evropski uniji, zlasti člena 5(3) Pogodbe,
- ob upoštevanju Protokola št. 2 o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti,
- ob upoštevanju bele knjige Komisije z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011)0144),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju Priporočila Komisije 2003/361/ES o opredelitvi mikro, malih in srednjih podjetij,
- ob upoštevanju Letnega poročila o evropskih MSP 2014/2015,
- ob upoštevanju sporočil Komisije z naslovom Najprej pomisli na male – Akt za mala podjetja za Evropo (COM(2008)0394) in Pregled „Akta za mala podjetja“ za Evropo (COM(2011)0078),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom Evropska agenda za sodelovalno gospodarstvo (COM(2016)0356),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami (COM(2016)0501),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. februarja 2013 o boljšem dostopu do finančnih sredstev za mala in srednja podjetja ⁽²⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 19. maja 2015 o priložnostih za zeleno rast MSP ⁽³⁾,
- ob upoštevanju instrumenta za MSP in programa za krepitev inovacijskih zmogljivosti MSP (INNOSUP) v okviru programa Obzorje 2020, programa za konkurenčnost podjetij ter mala in srednja podjetja (COSME), portala Tvoja Evropa – podjetništvo, pilotnega ukrepa Hitra pot do inovacij (FTI) in priložnosti za mreženje,
- ob upoštevanju direktive o elektronskem poslovanju (2000/31/ES) in direktive o storitvah (2006/123/ES),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom Strategija za enotni digitalni trg za Evropo (COM(2015)0192),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom Izpopolnitev enotnega trga: več priložnosti za prebivalstvo in gospodarstvo (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0310.⁽²⁾ UL C 24, 22.1.2016, str. 2.⁽³⁾ UL C 353, 27.9.2016, str. 27.

Četrtek, 24. november 2016

- ob upoštevanju Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE), vzpostavljenega z Uredbo (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 ⁽¹⁾,
 - ob upoštevanju člena 52 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za zaposlovanje in socialne zadeve (A8-0304/2016),
- A. ker so mala in srednja podjetja glavno gonilo evropskega gospodarstva in so leta 2014 predstavljala 99,8 % vseh podjetij v nefinančnem sektorju in dve tretjini vseh delovnih mest;
- B. ker so mala in srednja podjetja, ki ustvarjajo delovna mesta v zadnjih letih, predvsem iz terciarnega sektorja;
- C. ker imajo mala prevozna podjetja ključno vlogo pri učinkovitem delovanju mobilnosti v Evropi, vendar se pogosto srečujejo s težavami pri dostopu do trga prevoznih storitev ali pri tem, da na njem ostanejo, zlasti zaradi monopolov na trgu;
- D. ker mala podjetja pomenijo dodano vrednost, zlasti v najbolj oddaljenih regijah in na gosto poseljenih območjih, in sicer zaradi odličnega poznavanja lokalnega trga, bližine uporabnikom in/ali prilagodljivosti ter inovacijske zmogljivosti; ker poleg tega lahko zagotavljajo prilagojene storitve ter prispevajo k boju proti socialni izključenosti, ustvarjanju delovnih mest in gospodarske dejavnosti, boljšemu upravljanju mobilnosti in razvoju turizma (kjer so storitve mobilnosti neposredno povezane s tem, da obiskovalci iščejo nove proizvode in izkušnje);
- E. ker se tako povpraševanje po storitvah prevoza oseb in blaga kot pogoji opravljanja teh storitev zelo razlikujejo in ker zmanjšanje mobilnosti ne pride v poštev;
- F. ker zaradi organizacije prometa v velikih mestih in na mestnih vpadnicah nastajajo prometni zastoji in gneča, ki zelo bremenijo gospodarstvo, ker mala in srednja podjetja v prometnem sektorju pomembno dopolnjujejo omrežje javnega prevoza v urbanih vozliščih, zlasti ob urah, ko je frekvenca javnega prevoza zelo nizka, pa tudi na obrobni območjih brez širokega omrežja javnega primestnega prevoza;
- G. ker je nedavna študija Evropske komisije pokazala, da je 17 % evropskih potrošnikov uporabilo storitve, ki jih zagotavlja ekonomija delitve, 52 % pa jih je seznanjenih s ponudbo storitev; ker potrošniki pričakujejo lahko dostopne in prilagodljive oblike prevoznih storitev (za ceno, ki ustreza dejanskim stroškom opravljanja storitve) ter enostaven dostop do rezervacije prevoza in varen način plačevanja za opravljene storitve;
- H. ker lahko sodelovalno gospodarstvo v prometnem sektorju polno prispeva k razvoju trajnostne mobilnosti; ker samoregulacija ni vedno primerna rešitev in je potreben ustrezen regulativni okvir;
- I. ker sta potreba po trajnostnem razvoju ter revolucija na področju informacijskih in komunikacijskih tehnologij za podjetja vseh velikosti ustvarili priložnosti in izzive, kot jih doslej še ni bilo, da bi se odzvala na vse večje povpraševanje po trajnostni mobilnosti v okviru omejene infrastrukture;
- J. ker sta eksponentna rast uporabe pametnih mobilnih naprav in obsežna pokritost s širokopasovnim omrežjem visoke hitrosti zagotovili nova digitalna orodja za ponudnike prevoznih storitev in stranke, ki so zmanjšala stroške poslovanja in pomembnost fizične lokacije ponudnikov storitev, zaradi česar so lahko prek digitalnih omrežij široko povezani, da lahko zagotavljajo storitve ne le regionalno, temveč tudi globalno in iz oddaljenih regij;

⁽¹⁾ UL L 348, 20.12.2013, str. 129.

Četrtek, 24. november 2016

- K. ker se je prometni sektor v preteklih letih bistveno spremenil zaradi tehnološkega napredka, novih poslovnih modelov in digitalizacije, ki so precej vplivali na tradicionalne poslovne modele, delovne pogoje in zaposlovanje v tem sektorju; ker se na eni strani prometni sektor odpira, na drugi pa so se delovni pogoji zaradi gospodarske krize in v nekaterih primerih zaradi nezadostnega izvajanja veljavnih predpisov marsikje poslabšali;
- L. ker prometni sektor ne vključuje le ponudnikov neposrednih prevoznih storitev, temveč tudi mala in srednja podjetja, ki zagotavljajo vzdrževanje prevoznih sredstev, prodajo rezervnih delov, usposabljanje osebja ter izposajo vozil; ker imajo te storitve velik zaposlitveni potencial, vključno z zaposlovanjem visokokvalificiranih delavcev; ker bi morala politika prometnega sektorja upoštevati interese vse vrednostne verige;
- M. ker samo 1,7 % podjetij v EU dejansko v celoti uporablja sodobne digitalne tehnologije, kar 41 % podjetij pa jih sploh ne uporablja; ker je pomembno, da se digitalizirajo vsi sektorji, če želi EU ostati konkurenčna in svojo konkurenčnost še izboljšati;
- N. ker lahko prožnost in lahek dostop v sodelovalnem gospodarstvu zagotovita zaposlitvene možnosti za skupine, ki so tradicionalno izključene s trga dela, zlasti za ženske, mlade in migrante;
- O. ker so lahko prevozne storitve ustrezno področje za začetek samostojne dejavnosti in spodbujanja podjetniške kulture;
- P. ker lahko spletne platforme za prevozne storitve omogočijo hitro usklajevanje potreb po storitvah med strankami na eni strani in ponudniki delovne sile, ki so lahko registrirane družbe ali delavci, na drugi;
- Q. ker je Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj (OECD) mnenja, da so kakovostna delovna mesta ključni dejavnik za odpravo velikih neenakosti in spodbujanje socialne kohezije;

I. Izzivi za mala prevozna podjetja

1. meni, da se prevozna podjetja srečujejo z velikimi izzivi pri odzivanju na naraščajoče potrebe po mobilnosti ob omejeni infrastrukturi in vse večjih okoljskih zahtevah; poudarja, da so vsa prevozna podjetja pod pritiskom, da zagotovijo varne, trajnostne in zelo konkurenčne rešitve, ki bodo prijazne do okolja v skladu s konferenco pogodbenic COP 21 in bodo hkrati zmanjšale zastoje, ter da je za mala podjetja težje in dražje izpolniti ta pričakovanja;
2. poudarja, da lahko prepogoste spremembe standardov za emisije vozil zaradi amortizacijske dobe voznih parkov povzročijo posebne težave za mala prevozna podjetja;
3. opozarja na zapleteno naravo prometnega sektorja, ki ga zaznamuje upravljanje na več ravneh (lokalni, nacionalni, evropski in svetovni), večinoma še vedno razdrobljeno po načinih prevoza; ugotavlja, da je ta sektor zelo reguliran, zlasti glede dostopnosti poklicev, povezanih dejavnosti, razvoja, uporabe in trženja storitev prevoza (izključne pravice, omejeno število licenc) ter subvencioniranja; poudarja, da sta zanesljivost in varnost ključni za prometni sektor, vendar obžaluje, da se včasih, poleg drugih dejavnikov, neupravičeno uporabljajo kot umetne ovire;
4. poziva države članice, naj odpravijo pretirano regulacijo, ki je pogosto povezana s protekcionističnimi in korporativističnimi nagnjenji in povzroča razdrobljenost, zapletenost in togost enotnega trga ter s tem povečuje neenakosti; meni, da je za države članice bolje, če se na vprašanja glede zakonitosti spletnih platform ne odzivajo različno, da bi se izognile neutemeljenim in omejevalnim enostranskim ukrepom; poziva države članice, naj dosledno upoštevajo in izvajajo Direktivo 2000/31/ES o elektronskem poslovanju in Direktivo 2006/123/ES o storitvah; meni, da sta prosti pretok ponudnikov storitev in svoboda ustanavljanja iz členov 56 in 49 PDEU ključna za doseganje evropske razsežnosti storitev in posledično notranjega trga;

Četrtek, 24. november 2016

5. poudarja, da sedanja pravna negotovost glede opredelitve ponudnikov storitev v prometnem sektorju preprečuje vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev, in obžaluje težave, ki jih imajo mnoga mala podjetja pri dostopu do domačega in mednarodnega trga ter razvijanju in ponujanju novih storitev; poudarja, da zgoraj navedeno ovira dostop malih in srednjih podjetij do tega sektorja;
6. meni, da je treba izboljšati Uredbo (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, da bi odpravili resno motnjo, ki je po njeni uvedbi nastala na nacionalnih trgih prevoznih storitev v več državah članicah;
7. pozdravlja nove priložnosti, ki jih zagotavljajo majhna prevozna podjetja, in nove sodelovalne poslovne modele, hkrati pa obžaluje protikonkurenčne prakse, ki jih povzročata neenaka uporaba predpisov EU med državami članicam, zlasti pri plačilih in v sistemih socialne varnosti, kar lahko povzroči resna izkrivljanja, kot je socialni damping, in varnostne izzive;
8. poziva Komisijo in države članice, naj okrepijo izvajanje zakonodaje; meni, da je treba pri vseh spremembah zakonodaje glede socialnih in delovnih razmer spoštovati vse temeljne svoboščine EU, z njimi pa se ne bi smela omejevati poštena konkurenca, ki temelji na objektivnih konkurenčnih prednostih, oziroma te spremembe ne bi smele pomeniti še večjega upravnega bremena ali dodatnih stroškov za majhna prevozna podjetja;
9. ugotavlja, da so za majhna prevozna podjetja nujne naložbe, ne le zaradi skladnosti z zakonodajo, temveč tudi zaradi ohranjanja konkurenčnosti (npr. z osredotočanjem na nove tehnologije); obžaluje, da je po eni strani (nasprotno od velikih podjetij) njihov dostop do posojil in financiranja na denarnih trgih še vedno omejen, in to navkljub ukrepom kvantitativnega rahljanja, po drugi strani pa so redko med prejemniki javne finančne pomoči, zlasti evropske, ker so upravni postopki preveč zapleteni in dolgotrajni; poudarja, da je treba zagotavljati širjenje znanja in pomoč malim podjetjem, ki se potegujejo za sredstva v okviru Evropskega investicijskega sklada;
10. ugotavlja, da bi morali prevoz zaradi vse večje urbanizacije organizirati vse bolj integrirano, digitalizirano in multimodalno ter da imajo urbana vozlišča vse pomembnejšo vlogo pri organizaciji trajnostne mobilnosti; poudarja, da imajo aplikacije za multimodalno načrtovanje potovanj vse večji vpliv in da je za mala podjetja pomembno, da se uvrstijo na seznam teh aplikacij in v razpoložljivo ponudbo prevoznih storitev; poudarja, da bi univerzalni dostop do interneta spodbudil delitev prevoza in boljše načrtovanje potovanj;
11. ugotavlja, da se zaradi gospodarskih težav in pomanjkanja sredstev za vzdrževanje razvejanega prometnega omrežja mnoge manj pomembne linije v številnih, zlasti slabše povezanih in manj poseljenih regijah, zapirajo; meni, da opuščanja storitev javnega prevoza v omenjenih regijah nikakor ne smemo upravičevati z nastankom sodelovalnih poslovnih modelov;
12. poudarja, da je za mobilnost v mestih posebno pomembna izposoja lahkih prevoznih sredstev, kot so kolesa ali skuterji; ugotavlja, da velika večina teh subjektov posluje v sektorju malih in srednjih podjetij; poziva, da se pri povečevanju mobilnosti v mestih in pri vzpostavitvi energetske učinkovitega in z viri gospodarnega mestnega prometa pogosteje upošteva potencial teh subjektov;
13. poziva države članice in Komisijo, naj preučijo možnost združevanja majhnih prevoznih podjetij, ki bi jim omogočilo razvoj partnerstev in pomagalo strankam, da v skladu s svojimi potrebami najdejo zelene storitve malega prevoznega podjetja;
14. poziva Komisijo, naj pri določanju smernic na tem področju upošteva težave pri uveljavljanju novih sodelovalnih poslovnih modelov na podeželju in zunaj urbanih okolij;

Četrtek, 24. november 2016

15. ugotavlja, da se z razvojem sodelovalnih poslovnih modelov lahko optimizira uporaba vozil in infrastrukture, s čimer se bodo potrebe po mobilnosti reševale bolj trajnostno; opozarja, da bi lahko vse večje izkoriščanje podatkov, ki jih ustvarijo uporabniki, sčasoma ustvarilo dodano vrednost v prevoznih verigi; vendar poudarja, da lahko koncentracija podatkov v rokah zgolj nekaj posredniških platform negativno vpliva na pravično porazdelitev dohodkov, uravnoteženo udeležbo v infrastrukturnih naložbah in druge stroške, vse to pa neposredno vpliva na mala in srednja podjetja;

16. pozdravlja dejstvo, da so posredniške platforme uvedle idejo medsebojne tekmovalnosti, nasprotovanja uveljavljenim akterjem in korporativističnim strukturam ter spodkopavanja obstoječih monopolov in preprečevanja novih; poudarja, da se tako spodbuja trg, ki se bistveno bolj osredotoča na povpraševanje potrošnikov in ki spodbuja države članice k ponovnemu razmisleku o strukturi trga; vendar ugotavlja, da bodo brez ustreznega pravnega okvira te platforme, po načelu, da zmagovalcu pripade vse, vzpostavile prevladujoč položaj na trgu in škodile raznolikosti gospodarstva;

17. opozarja na priložnosti in izzive (na primer da bi se lahko na teh novih področjih pojavila tudi majhna podjetja), ki jih bo prinesel razvoj povezanih vozil in vozil brez voznika (avtomobili, ladje, droni, samodejna vožnja vozil v koloni); zato Komisijo poziva, naj pripravi načrt za povezana in avtomatizirana vozila ter analizira vplive, ki bi jih lahko imela splošna uporaba te tehnologije na evropski prometni sektor, zlasti na mala in srednja podjetja;

II. Priporočila: kako spremeniti izzive v priložnosti

18. poziva k nadaljnjim prizadevanjem za dokončno oblikovanje enotnega evropskega prometnega prostora; meni, da mora biti vsa zakonodaja, ki določa nove zahteve za mala podjetja, zlasti ukrepe na davčnem, socialnem in okoljskem področju, sorazmerna, enostavna in jasna, ne sme zavirati njihovega razvoja in mora po potrebi odražati regionalne in nacionalne značilnosti različnih držav članic; meni, da jo morajo spremljati potrebne (regulativne in/ali finančne) spodbude;

19. meni, da je prizadevanje za usklajen in integriran evropski sistem mobilnosti najboljši način za ustrezno vključitev vseh podjetij za vse načine prevoza v skupen dinamični proces, kjer bosta digitalizacija in spodbujanje k inovacijam v prometnem sektorju uporabnikom najboljše zagotovila enoten, skladen sistem, zaposlenim v prometu pa boljše razmere za ustvarjanje dodane vrednosti;

20. ugotavlja, da se potrebe invalidov in starejših oseb pogosto ne upoštevajo dovolj pri prilagajanju storitev, ki jih mala in srednja podjetja ponujajo v prevoznem sektorju; poziva, naj se pri vseh orodjih in programih, namenjenih podpori teh subjektov, upošteva, da je treba zagotoviti čim boljše prilagoditev prevoznih storitev potrebam oseb z omejeno mobilnostjo;

21. ugotavlja, da morajo za potrebe infrastrukture, zaradi pomanjkanja naložb vanjo, prispevati vsi subjekti, ki imajo koristi od njene uporabe, pri tem pa je treba v celoti upoštevati vse že obstoječe prometne davke in prispevke ter negativne okoljske in zdravstvene vplive; poudarja, da je nujno internalizirati negativne zunanje učinke v cestnem prometu, sredstva pa nameniti za prometno infrastrukturo, tudi čezmejno; vendar priznava, da lahko to predstavlja poseben izziv za mala podjetja, tudi tista v najbolj oddaljenih regijah, ki ga je treba upoštevati kot prednostno nalogo;

22. opozarja, da je bil Evropski sklad za strateške naložbe ustanovljen, da bi prispeval k zelo inovativnim projektom, ki temeljijo na trgu, in zato meni, da je bistven instrument za pomoč malim in srednjim podjetjem v prometnem sektorju za razvijanje novih rešitev na področju mobilnosti; poziva Komisijo in države članice, naj pospešijo njegovo izvajanje in povečajo pomoč malim in srednjim ter zagonskim podjetjem pri pripravi takih projektov;

23. poziva Komisijo in države članice, naj se ustrezno spoprimejo s protikonkurenčnimi praksami velikih povezanih skupin, da bi preprečile diskriminacijo in omejitve dostopa do trga ne glede na velikost podjetij, zlasti v zvezi z novimi poslovnimi modeli; poziva k dialogu in boljšim odnosom, zlasti na novih in potencialnih trgih, med prevozniki in naročniki ter rešitev za problem navideznega samozaposlovanja;

Četrtek, 24. november 2016

24. poziva k vključitvi malih in srednjih podjetij v projekt izgradnje povezanega evropskega sistema za izdajanje vozovnic; opozarja, da bo učinkovitost tega sistema odvisna od vključitve čim večjega števila podjetij in gospodarskih subjektov, ki ponujajo prevozne storitve, vanj; ugotavlja, da lahko postopek izmenjave informacij in izkušenj med velikimi subjekti ter malimi in srednjimi podjetji privede do sinergij, ki so zelo koristne za oblikovanje učinkovitega prometnega omrežja v Evropi;

25. poziva, zaradi večje preglednosti, k pregledu ter uskladitvi pravil glede dostopa do reguliranih poklicev in dejavnosti v Evropi in nadzora v zvezi z njimi, da bi se lahko novi ponudniki in storitve, povezani z digitalnimi platformami in sodelovalnim gospodarstvom, razvijali v podjetjem prijaznem okolju, vključno z večjo preglednostjo glede zakonodajnih sprememb, in da bi z obstoječimi ponudniki lahko sočasno delovali v zdravem konkurenčnem okolju; opozarja, da imajo gospodarski subjekti, ki delujejo na podlagi ekonomije delitve, pozitiven vpliv na ustvarjanje novih delovnih mest za mlade, ki vstopajo na trg dela, in samozaposlene;

26. poziva Komisijo, naj takoj objavi načrt za objavo podatkov o javno financiranem prevozu in usklajene standarde za podatke o prevozu in programske vmesnike, da bi se spodbudile podatkovno intenzivne inovacije in zagotavljanje novih prevoznih storitev;

27. meni, da glede na razvoj sodelovalnega gospodarstva rešitev ni samo v sektorski zakonodaji ali samo v regulaciji platform in da je treba v prihodnje sistem mobilnosti obravnavati kot celoto; poziva k vzpostavitvi posodobljenega, multimodalnega ureditvenega okvira, ki bo spodbujal inovacije, konkurenčnost ter varstvo potrošnikov in njihovih podatkov, različnim subjektom pa zagotavljal enake konkurenčne pogoje; v ta namen opozarja, da je v prometnem sektorju pomembna interoperabilnost, saj malim podjetjem ponuja enotne rešitve;

28. poziva države članice, naj ocenijo potrebo po prilagoditvi nacionalne delovne zakonodaje digitalni dobi ob upoštevanju značilnosti modelov sodelovalnega gospodarstva in delovne zakonodaje posamezne države članice;

29. meni, da je za doseganje tega cilja potrebno zблиževanje modelov, ki bo temeljilo na jasnih, usklajenih in neprekrivajočih se opredelitvah posrednikov in ponudnikov storitev; poziva k razlikovanju med posredniškimi platformami, ki uporabnikom ne prinašajo gospodarske koristi, in posredniškimi platformami, ki (pridobitnega) ponudnika storitev povežejo s stranko, ne glede na obstoj razmerja delodajalec–delojemalec med ponudnikom storitev in platformo; predlaga, naj se nacionalnim organom omogoči, da od posredniških platform zahtevajo informacije, ki so po njihovem mnenju potrebne, da bi vse strani lažje izpolnjevale davčne obveznosti in obveznosti glede socialne varnosti ter da bi zagotovili ustrezno usposobljenost ponudnikov storitev, ki uporabljajo platforme (kar bo zagotovilo varstvo potrošnikov); poudarja, da že obstoječi sistemi povratnih informacij in ocenjevanja posrednikom tudi pomagajo vzpostaviti odnos zaupanja s potrošniki in da je treba tako pridobljene podatke obravnavati v skladu z Direktivo 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta;

30. meni, da velika potencialna preglednost sodelovalnega gospodarstva omogoča dobro sledljivost prevoznih storitev, kar je v skladu z namenom, da se okrepi veljavna zakonodaja; poziva Komisijo, naj izda smernice o tem, kako se pravo EU uporablja za različne oblike sodelovalnih poslovnih modelov, da se ob spoštovanju nacionalnih pristojnosti po potrebi odpravijo regulativne pomanjkljivosti na področju zaposlovanja in socialne varnosti;

31. poudarja, da med prevozna podjetja, ki poslujejo v prevoznem sektorju, sodijo tudi subjekti, ki ne zagotavljajo neposrednih prevoznih storitev, kot so subjekti, ki ponujajo usposabljanje, podjetja za izposojanje vozil ter delavnice in servisi; ugotavlja, da je velika večina teh subjektov malih in srednjih podjetij; poziva, da se pri oblikovanju pravnih predpisov in naložbenih programov, katerih cilj je spodbujanje razvoja malih in srednjih podjetij, upoštevajo potrebe teh subjektov;

32. spodbuja Komisijo, naj podpira mala in srednja podjetja v prometnem sektorju, da bodo oblikovala grozde na tem področju, ki se jim lahko pridružijo tako potrošniki kot drugi deležniki;

Četrtek, 24. november 2016

33. ugotavlja, da večina ponudnikov v sodelovalnem gospodarstvu ni iz EU; meni, da mora EU razviti več inovativnih zagonskih podjetij v prometnem sektorju in spodbuja več podpore za taka podjetja, zlasti za usposabljanje mladih podjetnikov na tem področju;

34. obžaluje, da je bil do zdaj odziv držav članic na razvoj sodelovalnih poslovnih modelov zelo razdrobljen in v nekaterih primerih popolnoma neustrezen glede na možnosti in koristi, ki jih prinaša razvoj tega sektorja, pa tudi v nasprotju s pričakovanji potrošnikov, ter meni, da je zaželen usklajen in celovit pristop na evropski ravni, ki bo pokrival vprašanja o trajnostnih sodelovalnih poslovnih modelih; je seznanjen z razumnim pristopom Komisije do tega novega poslovnega modela, ki ga je predstavila v nedavnem sporočilu, v katerem je poudarila, da je sodelovalno gospodarstvo pomembno za prihodnjo rast (COM(2016)0356);

35. opozarja na velik potencial novih tehnologij za nastanek novih oblik opravljanja storitev v sektorju tovarnega prometa; zlasti poudarja velike možnosti dronov, ki so že zdaj zelo učinkovito orodje za delo v težkih razmerah; poudarja, da mora Evropska unija podpirati potencial malih in srednjih podjetij, ki se ukvarjajo z načrtovanjem, proizvodnjo in uporabo dronov;

36. meni, da so sodelovalni poslovni modeli pomemben vir za trajnostni razvoj povezljivosti v oddaljenih, gorskih in podeželskih regijah, s posrednimi koristmi tudi za turistični sektor;

37. meni, da bi morale biti zakonodajne zahteve sorazmerne z naravo poslovanja in velikostjo podjetja; vendar se sprašuje, ali je izvezje, ki ga za lahka tovorna vozila določajo številni evropski predpisi, še vedno utemeljeno, ob upoštevanju znatnega povečanja njihove uporabe na področju mednarodnega prevoza blaga, ter zahteva, da Komisija predstavi diagnostično poročilo o posledicah za gospodarstvo, okolje in varnost;

38. poziva k vzpostavitvi struktur za sodelovanje med malimi prevoznimi podjetji, znanstvenimi raziskovalnimi instituti in lokalnimi ter regionalnimi javnimi organi za boljšo organizacijo trajnostne mobilnosti v mestih in med mesti, ki se bodo učinkovito odzivala na pojav novih storitev in proizvodov, tudi tistih, ki jih ponujajo mala in srednja podjetja (npr. v prvi in zadnji fazi prevoza od vrat do vrat), ter obstoječa omrežja javnega prevoza bolje prilagodile potrebam in pričakovanjem potnikov; poziva k vključitvi informacij o storitvah v zvezi z mobilnostjo, ki jih ponujajo mala podjetja, v storitve v zvezi s potovalnimi informacijami in načrtovanjem potovanj;

39. poziva k vzpostavitvi projektih skupin za inovacije, ki bodo omogočale celovito izvajanje koncepta skupnih mest (shareable cities) in prispevale k učinkovitemu odzivanju lokalnih, regionalnih in nacionalnih institucij na pojav novih storitev in proizvodov;

40. poudarja pomen usmerjenega usposabljanja (npr. o masovnih podatkih, integriranih storitvah itd.), da se prevoznim podjetjem pomaga ustvariti povečanje vrednosti v digitalnem okolju; zato poziva, naj se usposabljanje strokovnjakov uskladi z znanji, spretnostmi in kvalifikacijami, ki bodo potrebni v okviru novih poslovnih modelov, zlasti zaradi pomanjkanja osebja, posebej še voznikov;

41. poudarja, da se mala in srednja podjetja v prometnem sektorju pogosto ne odločijo za širitev zaradi večjih tveganj pri čezmejnem poslovanju, ki so posledica razlik med pravnimi sistemi različnih držav (članic); poziva Komisijo, naj v sodelovanju z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi organi v državah članicah razvije platforme za sodelovanje in komunikacijske platforme, da bi malim in srednjim podjetjem svetovali in jih usposabljali o različnih shemah financiranja, nepovratnih sredstvih in internacionalizaciji; poziva Komisijo, naj v večji meri izkoristi obstoječe programe za podporo malim in srednjim podjetjem in naj jim v okviru sinergij med različnimi skladi EU omogoči večjo prepoznavnost med akterji v prometnem sektorju;

42. spodbuja lokalne organe, naj se dejavno vključijo v spoštovanje načel razoglivenja mestnega prevoza, ki so določena v beli knjigi o prometu, izvajalce pa, naj si izborijo položaj v novem okviru konkurence in dejavnosti ter izkoristijo konkurenčne prednosti, ki bodo vključevale storitve brez emisij ter progresivno digitalizacijo upravljanja, delovanja in prodaje;

Četrtek, 24. november 2016

43. poziva Evropsko komisijo, države članice in lokalne oblasti, naj podpirajo inovacije na področju ekonomije delitve, ki jih spodbuja tudi razvoj sodelovalnega gospodarstva, kot so souporaba avtomobilov, souporaba koles, skupni prevoz tovora, souporaba taksijev, skupni avtomobilski prevoz, avtobusi po naročilu in njihove povezave z javnim prevozom;
44. poziva Komisijo, naj z večjim sodelovanjem svojih generalnih direktoratsv podrobno spremlja razvoj digitalnega gospodarstva in učinke zakonodajnih pobud digitalne agende na prometni sektor;
45. poziva Komisijo in države članice, naj v sodelovanju s socialnimi partnerji redno ocenjujejo vpliv digitalizacije na število in vrsto delovnih mest v prometnem sektorju ter naj zagotovijo, da bosta politika zaposlovanja in socialna politika v koraku z digitalizacijo trga dela na področju prevoznih storitev;
46. priporoča, naj podjetja v okviru sodelovalnega gospodarstva ter ljudje, ki so zaposleni v prevoznem sektorju, najdejo način, kako skupaj delati in zastopati skupne interese, na primer na področju zavarovalništva;
47. pozdravlja prožne modele delovnega časa, ki so rezultat pogajanj socialnih partnerjev v prometnem sektorju, ki delavcem omogočajo boljše usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja; vendar poudarja, da je pomembno spremljati spoštovanje predpisov o delovnem času ter času vožnje in počitka, kar bi morala olajšati digitalizacija v prometnem sektorju;

o

o o

48. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.
-