

Torsdagen den 24 november 2016

P8_TA(2016)0455

Nya möjligheter för små transportföretag

Europaparlamentets resolution av den 24 november 2016 om nya möjligheter för små transportföretag, inklusive samarbetsbaserade affärsmodeller (2015/2349(INI))

(2018/C 224/20)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt artikel 5.3,
- med beaktande av protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna,
- med beaktande av kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011)0144),
- med beaktande av sin resolution av den 9 september 2015 om genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter ⁽¹⁾,
- med beaktande av kommissionens rekommendation 2003/361/EG om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag,
- med beaktande av kommissionens årsrapport om europeiska små och medelstora företag 2014/2015,
- med beaktande av kommissionens meddelande *Tänk småskaligt först En "Small Business Act" för Europa* (COM(2008)0394) och *Översyn av småföretagsakten för Europa* (COM(2011)0078),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Europeisk agenda för delningsekonomin* (COM(2016)0356),
- med beaktande av kommissionens meddelande *En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet* (COM(2016)0501),
- med beaktande av sin resolution av den 5 februari 2013 om att förbättra små och medelstora företags tillgång till finansiering ⁽²⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 19 maj 2015 om möjligheter till grön tillväxt för små och medelstora företag ⁽³⁾,
- med beaktande av instrumentet för små och medelstora företag inom ramen för Horisont 2020 samt Innosup, Cosme, Ditt Europa för företag, pilotprojektet för ett snabbspår till innovation och möjligheter till nätverkande,
- med beaktande av direktivet om elektronisk handel (2000/31/EG) och om tjänster på den inre marknaden (2006/123/EG),
- med beaktande av kommissionens meddelande *En strategi för en inre digital marknad i Europa* (COM(2015)0192),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Att förbättra den inre marknaden – bättre möjligheter för individer och företag* (COM(2015)0550),

⁽¹⁾ Antagna texter, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ EUT C 24, 22.1.2016, s. 2.

⁽³⁾ EUT C 353, 27.9.2016, s. 27.

Torsdagen den 24 november 2016

- med beaktande av Fonden för ett sammanlänkat Europa inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 ⁽¹⁾,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för sysselsättning och sociala frågor (A8-0304/2016), och av följande skäl:
 - A. Små och medelstora företag är den viktigaste drivkraften i den europeiska ekonomin och 2014 stod den för 99,8 % av alla företag inom den icke-finansiella sektorn samt svarade för två tredjedelar av arbetstillfällena.
 - B. De arbetstillfällena som de små och medelstora företagen har gett upphov till de senaste åren finns i huvudsak inom tjänstesektorn.
 - C. Små transportföretag spelar en avgörande roll för att rörligheten i Europa ska fungera väl. De stöter dock ofta på problem när de försöker ta sig in eller hålla sig kvar på transportmarknaden särskilt på grund av förekomsten av monopol på denna marknad.
 - D. Tack vare deras goda kännedom om den lokala marknaden, närheten till kunderna och/eller deras flexibilitet och innovationsförmåga ger de små företagen upphov till ett mervärde, särskilt i isolerade och tätbefolkade områden. Dessutom tillhandahåller de skraddarsydda tjänster och bidrar till kampen mot social utestängning, genererar arbetstillfällen, ekonomisk verksamhet och mobilitetsplanering samt bidrar till utvecklingen av turism (där mobilitetstjänster är direkt relaterade till besökarnas efterfrågan på nya produkter och upplevelser).
 - E. För person- och godstransporter varierar både efterfrågan och villkoren för tillhandahållandet av tjänster avsevärt, och att minska rörligheten är inte ett alternativ.
 - F. Organisationen av transporter i storstäder och på tillfartsvägarna skapar trafikstockningar och bilköer, vilket är en betydande börda för ekonomin. Små och medelstora företag inom transportsektorn är ett viktigt komplement till kollektivtrafiken i urbana knutpunkter, särskilt under de timmar då kollektivtrafikens turtäthet är mycket låg, liksom i avlägsna områden som saknar välutvecklade förortstrafiktjänster.
 - G. Enligt kommissionens nyligen utförda studie har 17 % av konsumenterna i Europa använt tjänster som tillhandahålls genom delningsekonomin, och 52 % är medvetna om de tjänster som erbjuds. Konsumenterna förväntar sig lättillgängliga och flexibla sätt att använda transporttjänsterna samtidigt som priserna ligger i linje med de verkliga kostnaderna för att tillhandahålla dem samt enkel tillgång till resebokning och säkra betalningsmetoder för de tjänster som tillhandahålls.
 - H. Delningsekonomin inom transportsektorn kan aktivt främja utvecklingen av hållbara transportformer. Självreglering är inte alltid lösningen och det behövs ett lämpligt regelverk.
 - I. Kravet på hållbar utveckling och omvälvningarna inom informations- och kommunikationstekniken har skapat helt nya möjligheter och utmaningar för företag av alla storlekar att kunna svara på den ökande efterfrågan på hållbara transporter inom de begränsningar som infrastrukturen ställer.
 - J. Den enorma ökningen av smarta mobiltelefoner samt den omfattande täckningen av snabba bredbandsnät har gett både transporttjänstleverantörerna och kunderna nya digitala verktyg som minskar transaktionskostnaderna och även betydelsen av tjänstleverantörernas fysiska lokalisering. Detta medför att de kan vara brett anslutna och genom digitala nätverk tillhandahålla tjänster, inte bara regionalt men också globalt, även från avlägsna områden.

⁽¹⁾ EUT L 348, 20.12.2013, s. 129.

Torsdagen den 24 november 2016

- K. Under de senaste åren har tekniska framsteg, nya företagsmodeller och digitalisering förändrat transportsektorn avsevärt, med stora effekter på de traditionella affärsmodellerna, arbetsvillkoren och sysselsättningen i sektorn. Visserligen har transportsektorn öppnats, men arbetsvillkoren har i många fall försämrats på grund av den ekonomiska krisen och i vissa fall på grund av otillräckligt genomförande av befintliga föreskrifter.
- L. Transportsektorn omfattar inte bara leverantörer som tillhandahåller direkta transporttjänster, utan även små och medelstora företag som erbjuder exempelvis underhåll av transportmedel, försäljning av reservdelar, utbildning av personal och uthyrning av fordon och utrustning. Det finns en enorm sysselsättningskapande potential som är kopplat till denna verksamhet, inklusive arbetstillfällen för högkvalificerade arbetstagare. Hela värdekedjans intressen bör beaktas i politiken för transportsektorn.
- M. Endast 1,7 % av företagen i EU utnyttjar avancerad digital teknik fullt ut, och 41 % utnyttjar inte alls sådan teknik. En digitalisering av alla sektorer är avgörande om EU ska kunna behålla och stärka sin konkurrenskraft.
- N. Flexibilitet och enkelt tillträde är naturligt i delningsekonomin och kan ge sysselsättningsmöjligheter för grupper som traditionellt sett är uteslutna från arbetsmarknaden, i synnerhet kvinnor, unga och migranter.
- O. Transporttjänster kan erbjuda stora möjligheter att bli egenföretagare och kan främja en företagarkultur.
- P. Onlineplattformar för transporttjänster kan erbjuda en möjlighet till snabb matchning mellan de tjänster som kunder begär, och det utbud på arbetskraft som registrerade företag eller arbetstagare tillhandahåller.
- Q. OECD anser att arbetstillfällen av god kvalitet är en avgörande faktor i de ansträngningar som görs för att hantera de höga nivåerna av ojämlikhet och främja social sammanhållning.

1. De små transportföretagens utmaningar

1. Europaparlamentet anser att transportföretagen står inför stora utmaningar när det gäller att svara på den ökande efterfrågan på rörlighet, inom de begränsningar som en begränsad infrastruktur och växande miljökrav innebär. Parlamentet påpekar att alla transportföretag ställs inför kravet på att tillhandahålla säkra, hållbara och mycket konkurrenskraftiga lösningar som är miljömässigt förenliga inom ramen för COP21 och begränsar trafikstockningar, men att detta är svårare och dyrare för de små företagen.
2. En alltför frekvent förändring av normerna för fordonsutsläpp kan orsaka särskilda svårigheter för små transportföretag med tanke på amorteringstiderna för bilparker.
3. Europaparlamentet vill lyfta fram transportsektorns komplexa natur, som kännetecknas av ett flernivåstyre (lokalt, nationellt, europeiskt och globalt) som fortfarande till stor del är uppdelat efter transportsätt. Denna sektor är hårt reglerad, särskilt när det gäller tillträdet till yrket, den berörda verksamheten samt utvecklingen, användningen och marknadsföringen av transporttjänster (exklusiva rättigheter, en övre gräns för antalet licenser) samt subventioneringen. Parlamentet konstaterar att trygghet och säkerhet är av yttersta vikt för transportsektorn, men att dessa, bland andra faktorer, tyvärr ibland används som en förevändning för att upprätta konstgjorda hinder.
4. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att sätta stopp för överreglering, som ofta är kopplad till protektionistiska och korporativistiska reflexer som leder till splittring, komplexitet och stelhet inom den inre marknaden, vilket ökar ojämlikheten. Parlamentet anser att medlemsstaterna bör undvika varierande strategier som gäller onlineplattformarnas laglighet och således avvärja obefogade, restriktiva och ensidiga åtgärder. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att efterleva och fullt ut genomföra direktivet om elektronisk handel 2000/31/EG och tjänstedirektivet 2006/123/EG. Parlamentet anser att den fria rörligheten för tjänsteleverantörer och etableringsfriheten enligt artiklarna 56 och 49 i EUF-fördraget är väsentliga för att förverkliga en europeisk dimension för tjänster och följaktligen även för den inre marknaden.

Torsdagen den 24 november 2016

5. Europaparlamentet understryker att p.g.a. den rättsliga osäkerhet som råder kring definitionen av leverantörer av transporttjänster är det inte möjligt att skapa rättvis konkurrens, och beklagar de svårigheter som många små företag stöter på när de vill ta sig in på den inhemska och internationella marknaden och utveckla eller erbjuda nya tjänster. Parlamentet understryker att det ovannämnda utgör ett hinder för små och medelstora företags tillträde till denna sektor.
6. Europaparlamentet anser att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 bör förbättras för att komma till rätta med de allvarliga störningar på de nationella transportmarknaderna i flera medlemsstater som uppstått efter dess införande.
7. Europaparlamentet välkomnar de nya möjligheter som små transportföretag och samarbetsbaserade affärsmodeller erbjuder, men beklagar samtidigt de konkurrensbegränsande metoder som uppkommer p.g.a. att EU-regler tillämpas inkonsekvent mellan medlemsstaterna, särskilt i fråga om löner och sociala trygghetssystem, vilket kan leda till allvarliga snedvridningar t.ex. social dumpning och säkerhetsutmaningar.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att intensifiera brottsbekämpningen. Varje ändring av lagstiftningen när det gäller de sociala villkoren och arbetsvillkoren måste ske med respekt för EU:s grundläggande friheter och inte utgöra ett hinder för rättvis konkurrens, som baseras på objektiva konkurrensfördelar, eller skapa ytterligare administrativa bördor eller kostnader för små transportföretag.
9. Europaparlamentet konstaterar att små transportföretag måste investera, inte bara för att följa den lagstiftning som tillämpas, utan även för att kunna bevara sin konkurrenskraft (t.ex. genom att fokusera på ny teknik). Parlamentet beklagar att, till skillnad från vad som händer med stora företag, dessa företags tillgång till kredit och finansiering på penningmarknaderna fortsättningsvis är begränsad trots kvantitativa lättnader, medan offentliga stöd, i synnerhet EU-stöd, används sällan på grund av alltför komplicerade och långa administrativa förfaranden. Parlamentet betonar vikten av att erbjuda information och stöd till småföretag som ansöker om stöd inom ramen för Europeiska investeringsfonden.
10. Europaparlamentet anser att med tanke på en ökande urbanisering bör transportsektorn vara allt mer integrerad, digitaliserad och multimodal, och de urbana knutpunkterna bör spela en allt större roll i hur den hållbara rörligheten organiseras. Parlamentet understryker det allt större inflytande som multimodala applikationer för reseplanering har och vikten för små företag att finnas med på listor över tillgängliga applikationer och i utbudet av transporttjänster. Parlamentet betonar att universell åtkomst till internet skulle uppmuntra till sam användning av transporter och förbättrad reseplanering.
11. Europaparlamentet konstaterar att som en följd av ekonomiska svårigheter och bristen på resurser för att underhålla kapillärtransportnäten stängs många sekundära linjer i flera regioner, främst i de regioner som har sämst kommunikationer och är glest befolkade. Parlamentet anser att framväxten av samarbetsbaserade affärsmodeller inte på något sätt kan rättfärdiga nedläggningen av kollektivtrafiktjänster i dessa områden.
12. Europaparlamentet understryker den särskilda betydelsen för rörlighet i städer som uthyrning av lätta fordon, såsom cyklar eller mopeder, har. Parlamentet konstaterar att de allra flesta av dessa aktörer är små och medelstora företag. Parlamentet uppmuntrar till att oftare beakta potentialen hos dessa företag för att öka graden av rörlighet i städerna samt för att utveckla energi- och resurseffektiv stadstrafik.
13. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att överväga att föra samman små transportföretag, vilket skulle göra det lättare för dem att utveckla partnerskap med varandra och hjälpa kunderna att hitta sådana transporttjänster från småföretag som passar deras behov.
14. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, när den fastställer riktlinjer på detta område, att beakta svårigheterna för nya samarbetsbaserade affärsmodeller att få genomslag i landsbygdsmiljöer och icke-urbana miljöer.

Torsdagen den 24 november 2016

15. Europaparlamentet konstaterar att utvecklandet av samarbetsbaserade affärsmodeller kan optimera användningen av fordon och infrastruktur, och på detta sätt hjälpa till med att möta transportbehovet på ett mer hållbart sätt. Parlamentet noterar att den ökande användningen av användargenererad data så småningom skulle kunna skapa mervärde i transportkedjan. Koncentrationen av data till endast några förmedlingsplattformar kan ha negativa konsekvenser både med tanke på en rättvis fördelning av inkomster och ett balanserat deltagande i infrastrukturinvesteringar och i andra relevanta kostnader, vilka alla inverkar direkt på små och medelstora företag.

16. Europaparlamentet välkomnar det faktum att förmedlingsplattformarna har kommit med tanken om att tävla både med varandra och med etablerade aktörer och korporativistiska strukturer, och om att undergräva befintliga monopol och förhindra nya. Parlamentet betonar att detta främjar en marknad som är mycket mer fokuserad på konsumentefterfrågan och leder till att medlemsstaterna ser över marknadsstrukturen. Parlamentet noterar emellertid att om det inte finns ett lämpligt och tydligt rättsligt regelverk kommer förmedlingsplattformarna med sin mentalitet där "vinnaren tar allt" att skapa dominerande marknadspositioner som skadar mångfalden i det ekonomiska systemet.

17. Europaparlamentet uppmärksammar de möjligheter och utmaningar (exempelvis att även små företag kan utvecklas på dessa nya områden) som uppstår till följd av att uppkopplade och självkörande fordon utvecklas (bilar, fartyg, drönare och fordonskolonner). Parlamentet uppmanar därför kommissionen att ta fram en färdplan för uppkopplade och automatiserade fordon, och att analysera de eventuella effekter som en utbredd användning av denna teknik kan ha för den europeiska transportsektorn, särskilt för små och medelstora företag.

II. Rekommendationer: hur förvandla utmaningar till möjligheter

18. Europaparlamentet uppmanar till ytterligare ansträngningar för att fullborda ett gemensamt europeiskt transportområde. All lagstiftning som ställer nya krav på små företag, särskilt skattemässiga, sociala och miljömässiga åtgärder, bör vara proportionerliga, enkla och tydliga, och inte hindra deras utveckling och vid behov återspegla de regionala och nationella särdragen i de olika medlemsstaterna. Parlamentet anser att sådan lagstiftning måste åtföljas av nödvändiga incitament (rättsliga och/eller ekonomiska).

19. Europaparlamentet anser att främjandet av ett integrerat och samordnat system för den europeiska rörligheten är det bästa sättet för att korrekt integrera alla företag inom samtliga transportsätt i en gemensam dynamisk process där digitaliseringen och främjandet av innovation inom transportsektorn är det bästa sättet att garantera kunderna ett samlat konsekvent system och de yrkesverksamma bästa möjligheter att skapa mervärde.

20. Europaparlamentet noterar att de tjänster som erbjuds av små och medelstora företag inom transportsektorn inte alltid i tillräcklig utsträckning tar hänsyn till behoven hos personer med funktionsnedsättning och äldre. Parlamentet begär att alla verktyg och program som syftar till att stödja dessa aktörer tar hänsyn till behovet av att i så stor utsträckning som möjligt anpassa transporttjänster till behoven hos personer med nedsatt rörlighet.

21. Europaparlamentet noterar att med tanke på bristen på investeringar i infrastruktur bör alla aktörer som drar nytta av att använda infrastruktur delta i betalningen av kostnaderna, så att alla befintliga transportskatter, transportavgifter och negativa konsekvenser för miljön och hälsan beaktas full ut. Parlamentet betonar vikten av att internalisera de negativa externa effekterna inom vägtransportsektorn och att avsätta intäkter för transportinfrastruktur, inbegripet gränsöverskridande infrastruktur. Parlamentet är emellertid medvetet om att detta kan innebära särskilda problem för små företag bl.a. i de yttersta randområdena, vilka måste prioriteras.

22. Europaparlamentet påminner om att Efsi inrättades för att delta i mycket innovativa marknadsbaserade projekt och anser därför att det är ett oundgängligt instrument för små och medelstora företag inom transportsektorn för att utveckla nya lösningar för rörlighet. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att påskynda dess genomförande och öka stödet till små och medelstora och nystartade företag när sådana projekt förbereds.

23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att vidta lämpliga åtgärder för att bekämpa stora integrerade gruppers konkurrenshämmande metoder, för att bekämpa diskriminering och begränsningar för marknadsutbudet oavsett storlek på och typ av företag, i synnerhet när det gäller nya företagsmodeller. Parlamentet efterlyser med eftertryck en dialog och förbättrade förbindelser, i synnerhet på nya och potentiella marknader, mellan transportörer och uppdragsgivare, samt en lösning på problemet med falska egenföretagare.

Torsdagen den 24 november 2016

24. Europaparlamentet uppmanar till att inkludera små och medelstora företag i projektet för ett integrerat europeiskt biljettsystem. Parlamentet konstaterar att ett sådant systems effektivitet kommer att vara beroende av att det omfattar största möjliga antal företag och aktörer som erbjuder transporttjänster. Parlamentet konstaterar att utbyte av information och erfarenheter mellan stora operatörer och små och medelstora företag kan få synergieffekter som är extremt fördelaktiga för utformningen av effektiva transportnät i Europa.

25. Europaparlamentet efterlyser, med tanke på en större insyn, en översyn och harmonisering av rätten att bedriva reglerade yrken och verksamheter i Europa samt tillhörande kontroller för dessa yrken, för att göra det möjligt för nya aktörer och tjänster med anknytning till de digitala plattformarna och delningsekonomin att utvecklas i ett företagsvänligt klimat, med större insyn i fråga om lagstiftningsändringar, och att samverka med etablerade aktörer i en miljö som karaktäriseras av sund konkurrens. Parlamentet noterar de positiva effekterna som aktörer som är verksamma inom delningsekonomin har när det gäller att skapa nya arbetstillfällen för unga människor som tar sig in på arbetsmarknaden och för egenanställda.

26. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utan vidare dröjsmål offentliggöra en färdplan för att tillgängliggöra data om offentligt finansierade transporter och införa harmoniserade normer för transportdata och programmeringsgränssnitt, i syfte att främja utvecklingen av dataintensiva innovationer och tillhandahållandet av nya transporttjänster.

27. Europaparlamentet anser, med tanke på utvecklingen av delningsekonomin, att lösningen varken består av en sektorsspecifik reglering eller av reglering som enbart gäller plattformarna, och att rörlighetssystemet i framtiden måste betraktas som en helhet. Parlamentet efterlyser att ett moderniserat, multimodalt regelverk ska inrättas, som främjar innovationer och konkurrenskraft och skyddar konsumenterna och konsumentuppgifterna, och som även säkerställer arbetstagarnas rättigheter och likvärdiga förutsättningar för olika aktörer. Parlamentet påpekar mot denna bakgrund betydelsen av driftskompatibilitet i transportsektorn, eftersom den möjliggör enhetliga lösningar för små företag.

28. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att utvärdera behovet av att anpassa arbetslagstiftningen i respektive medlemsstat till den digitala tidsåldern, med hänsyn till hur den samarbetsbaserade ekonomins modeller är utformade, samt till varje lands arbetslagstiftning.

29. Europaparlamentet anser att detta mål kräver att modellerna samordnas utifrån en tydlig, konsekvent och icke-överlappande definition av *mellanhänder* och *tjänsteleverantörer*. Parlamentet efterlyser en åtskillnad mellan de förmedlingsplattformar som drivs utan vinstsyfte och de förmedlingsplattformar med vinstsyfte som försätter en tjänsteleverantör i kontakt med en kund, oavsett om det finns ett anställningsförhållande mellan tjänsteleverantören och förmedlingsplattformen. Parlamentet föreslår att för att underlätta att alla parter uppfyller sina skattemässiga och sociala skyldigheter, och för att säkerställa att de tjänsteleverantörer som använder plattformarna är kompetenta och kvalificerade (för att säkerställa konsumentskydd), ska de nationella myndigheterna kunna be om sådana uppgifter som de anser nödvändiga från förmedlingsplattformarna. Parlamentet betonar att befintlig feedback och poängsystem också hjälper förmedlare att skapa förtroendefulla relationer med konsumenterna, och att de uppgifter som genereras bör behandlas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG.

30. Europaparlamentet anser att den stora potential till öppenhet som delningsekonomin innebär leder till god spårbarhet av utförda transporttjänster, i överensstämmelse med målet att säkra efterlevnad av befintlig lagstiftning. Parlamentet uppmanar kommissionen att offentliggöra riktlinjer för hur unionsrätten ska tillämpas på de olika formerna av samarbetsbaserade affärsmodeller, i syfte att vid behov åtgärda luckor i lagstiftningen på området sysselsättning och social trygghet på ett sätt som respekterar nationella befogenheter.

31. Europaparlamentet betonar att till de företag som är verksamma inom transportsektorn även bör räknas aktörer som inte direkt tillhandahåller transporttjänster, såsom aktörer som erbjuder utbildningstjänster, fordonsuthyrningsföretag samt verkstäder och servicepunkter. Parlamentet konstaterar att de allra flesta av dessa aktörer är små och medelstora företag. Parlamentet uppmanar till att ta hänsyn till dessa aktörers behov vid utformningen av lagliga åtgärder och investeringsprogram som syftar till att stödja små och medelstora företags utveckling.

32. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att stödja små och medelstora företag i transportsektorn när det gäller att skapa kluster inom detta område, som både konsumenter och övriga aktörer kan ansluta sig till.

Torsdagen den 24 november 2016

33. Europaparlamentet konstaterar att de flesta leverantörer inom den samarbetsbaserade ekonomin är från länder utanför EU. Parlamentet anser att EU måste utveckla fler innovativa uppstarts företag i transportsektorn, och uppmanar till ökat stöd för sådana företag, i synnerhet för att utbilda nya företagare på detta område.
34. Europaparlamentet beklagar att medlemsstaternas gensvar på att utveckla samarbetsbaserade affärsmodeller hittills har varit mycket splittrat och i vissa fall fullkomligt ologiskt med tanke på potentialen i och fördelarna med utvecklingen av denna sektor, samt i strid med konsumenternas förväntningar. Parlamentet anser att det är önskvärt med samordnade globala åtgärder på EU-nivå, som omfattar frågor som gäller en hållbar samarbetsbaserad affärsmodell. Parlamentet noterar kommissionens väl avvägda förhållningssätt till denna "nya affärsmodell", i enlighet med kommissionens aktuella meddelande som betonar delningsekonomins betydelse för den framtida tillväxten (COM(2016)0356).
35. Europaparlamentet noterar den nya teknikens enorma potential för att skapa nya former för tillhandahållande av tjänster inom godstransportsektorn. Parlamentet betonar särskilt de enorma möjligheterna hos drönare som redan nu är mycket effektiva arbetsverktyg i tuffa miljöer. Parlamentet betonar att EU bör stödja den potential som finns hos små och medelstora företag som sysslar med utformning, produktion och användning av drönare.
36. Europaparlamentet anser att samarbetsbaserade affärsmodeller är en viktig resurs för en hållbar utveckling av förbindelser i avlägsna regioner, på landsbygden och i bergsregioner, och de erbjuder också indirekta fördelar för turistnäringen.
37. Europaparlamentet anser att lagstiftningskrav bör vara proportionella till den typ av verksamhet som företaget bedriver och företagets storlek. Parlamentet ställer sig emellertid tveksamt till om det även i fortsättningen finns grunder för att bevilja undantag för lätta nyttofordon från att tillämpa ett antal EU-bestämmelser, eftersom de i allt högre grad används i internationella godstransporter, och ber kommissionen att lägga fram en diagnostisk rapport om de därav följande ekonomiska, miljömässiga och säkerhetsmässiga konsekvenserna.
38. Europaparlamentet anser att det bör upprättas samarbetsstrukturer mellan små transportföretag, vetenskapliga forskningsinstitut och lokala och regionala myndigheter för att förbättra organiseringen av en hållbar stadstrafik och trafik mellan städer och för att effektivt kunna reagera på de nya tjänster och produkter som uppstår, däribland sådana som tillhandahålls av små och medelstora företag (t.ex. de första och sista etapperna i transporter från dörr till dörr), och bättre anpassa befintliga offentliga transportnät till passagerarnas behov och förväntningar. Parlamentet menar att information om mobilitetstjänster som tillhandahålls av små företag ska inkluderas i reseinformations- och reseplaneringstjänsterna.
39. Europaparlamentet anser att det bör inrättas särskilda arbetsgrupper för innovation som bidrar till att konceptet med delningsstäder (*shareable cities*) förverkligas till fullo och som hjälper lokala, regionala och nationella institutioner att reagera effektivt på de nya tjänster och produkter som uppstår.
40. Europaparlamentet understryker vikten av fokuserad utbildning (t.ex. i fråga om stordata, integrerade tjänster etc.) för att hjälpa transportföretagen att skapa mervärde från den digitala sektorn. Parlamentet anser därför att man bör anpassa utbildningen av yrkesverksamma enligt den kompetens och de färdigheter som de nya affärsmodellerna kräver, särskilt för att åtgärda bristen på personal, i synnerhet förare.
41. Europaparlamentet påpekar att små och medelstora företag i transportsektorn ofta avstår från att utvidga sin verksamhet på grund av de ökade risker som gränsöverskridande verksamhet innebär till följd av skillnaderna mellan de olika (medlems)staternas rättssystem. Parlamentet uppmanar kommissionen att, i samarbete med nationella, regionala och lokala myndigheter i medlemsstaterna, utveckla samarbets- och kommunikationsplattformar för att ge råd och utbilda små och medelstora företag om olika finansieringsprogram, bidrag och internationalisering. Parlamentet uppmanar kommissionen att vidareutnyttja de befintliga stödprogrammen för små och medelstora företag och ge dem större synlighet bland aktörer inom transportsektorn, med tanke på synergieffekter mellan olika EU-fonder.
42. Europaparlamentet uppmanar de lokala myndigheterna att aktivt förbinda sig till principerna om minskade koldioxidutsläpp i stadstrafik, i enlighet med vitboken om transporter. Parlamentet uppmanar marknadsaktörerna att agera inom den nya konkurrens- och verksamhetsramen med de konkurrensfördelar som tillhandahållandet av tjänster med nollutsläpp och progressiv digitalisering av förvaltning, transaktioner och saluföring erbjuder.

Torsdagen den 24 november 2016

43. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och de lokala myndigheterna att främja innovationer inom delningsekonomin, vilka i sin tur gynnas av uppkomsten av samarbetsbaserade affärsmodeller, som t.ex. bilpooler, cykelpooler, gemensamma godstransporter, samåkningstaxi, samåkning och beställbussar, samt sammankoppling av dessa transportmodeller med kollektivtrafiken.

44. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att med hjälp av förbättrat samarbete mellan dess generaldirektorat noggrant övervaka utvecklingen av den digitala ekonomin och vilka effekter lagstiftningsinitiativ inom ramen för den så kallade digitala agendan har för transportsektorn.

45. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att i samarbete med arbetsmarknadsparterna regelbundet bedöma inverkan av digitaliseringen på antalet och typen av arbetstillfällen inom transportsektorn, och att säkerställa att sysselsättningspolitiken och socialpolitiken håller jämn takt med digitaliseringen av transportarbetsmarknaden.

46. Europaparlamentet rekommenderar att företag i delningsekonomin liksom personer som arbetar i transportsektorn hittar samarbetsmodeller för att tillvarata gemensamma intressen, exempelvis på försäkringsområdet.

47. Europaparlamentet välkomnar de flexibla arbetstidsmodeller som framförhandlats av arbetsmarknadsparterna i transportsektorn och som ger arbetstagare möjlighet att bättre förena arbetsliv och privatliv. Parlamentet betonar dock vikten av att övervaka att obligatoriska regler för arbetstider samt kör- och viloperioder efterlevs, vilket borde bli lättare med digitaliseringen av transportsektorn.

o

o o

48. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.
