



USVOJENI TEKSTOVI

P8_TA(2016)0455

Nove prilike za mala prijevoznačka poduzeća

Rezolucija Europskog parlamenta od 24. studenoga 2016. o novim prilikama za mala prijevoznačka poduzeća, uključujući poslovne modele temeljene na suradnji (2015/2349(INI))

Europski parlament

- uzimajući u obzir Ugovor o Europskoj uniji, a posebno njegov članak 5. stavak 3.,
- uzimajući u obzir Protokol br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti,
- uzimajući u obzir Bijelu knjigu Komisije pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011)0144),
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 9. rujna 2015. o provedbi Bijele knjige o prometu iz 2011.: razmatranje aktualnog stanja i put naprijed prema održivoj mobilnosti¹,
- uzimajući u obzir Preporuku Komisije 2003/361/EZ o definiciji mikropoduzeća, malih i srednjih poduzeća,
- uzimajući u obzir Godišnje izvješće Komisije o europskim malim i srednjim poduzećima za 2014/2015.,
- uzimajući u obzir komunikacije Komisije naslovljene „Počnimo od malih – Akt o malom poduzetništvu za Europu” (COM(2008)0394) i „Revizija Akta o malom poduzetništvu za Europu” (COM(2011)0078),
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije „Europski program za ekonomiju suradnje” (COM(2016)0356),
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije o europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije (COM(2016)0501),
- uzimajući u obzir svoju rezoluciju od 5. veljače 2013. o poboljšanju pristupa financiranju malih i srednjih poduzeća²,

¹ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2015)0310.

² SL C 24, 22.1.2016., str. 2.

- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 19. svibnja 2015. o mogućnostima zelenog rasta za mala i srednja poduzeća¹,
 - uzimajući u obzir instrument za mala i srednja poduzeća programa Obzor 2020. te inicijativu INNOSUP, program COSME, portal Vaša Europa – poslovanje, pilot-projekt „Brzi program za inovacije” (FTI) i mogućnosti umrežavanja,
 - uzimajući u obzir Direktivu o elektroničkoj trgovini (2000/31/EZ) i Direktivu o uslugama (2006/123/EZ),
 - uzimajući u obzir komunikaciju Komisije „Strategija jedinstvenog digitalnog tržišta za Europu” (COM(2015)0192),
 - uzimajući u obzir komunikaciju Komisije „Poboljšanje jedinstvenog tržišta: više prilika za ljude i poduzeća” (COM(2015)0550),
 - uzimajući u obzir Instrument za povezivanje Europe (CEF) uspostavljen Uredbom (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013.²,
 - uzimajući u obzir članak 52. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenje Odbora za zapošljavanje i socijalna pitanja (A8-0304/2016),
- A. budući da su mala i srednja poduzeća glavni pokretač europske ekonomije i da prema podacima iz 2014. ona predstavljaju 99,8 % svih poduzeća koja ne pripadaju financijskom sektoru i pružaju dvije trećine radnih mjesta;
 - B. budući da mala i srednja poduzeća koja su proteklih godina stvorila radna mjesta uglavnom pripadaju uslužnom sektoru;
 - C. budući da mala prijevozna poduzeća imaju ključnu ulogu u dobrom funkcioniranju mobilnosti u Europi, ali često nailaze na poteškoće pri ulasku na tržište i pri zadržavanju svojeg položaja na njemu, prije svega zbog prisutnosti monopola na tom tržištu;
 - D. budući da mala poduzeća pružaju dodanu vrijednost, osobito u udaljenim i gusto naseljenim područjima, zahvaljujući odličnom poznavanju lokalnog tržišta, bliskosti s klijentom i/ili spremnosti i sposobnosti za inovacije; budući da, uz to, ona mogu pružati usluge po mjeri i da pridonose borbi protiv socijalne isključenosti stvaranjem radnih mjesta i ekonomske aktivnosti, poboljšavanjem upravljanja mobilnošću i pridonosenjem razvoju turizma (kod kojeg su usluge mobilnosti izravno vezane za potražnju posjetitelja za novim proizvodima i iskustvima);
 - E. budući da se potražnja za uslugama prijevoza, za osobe kao i za robu, i uvjeti pod kojima se one pružaju međusobno bitno razlikuju te da smanjenje mobilnosti ne dolazi u obzir;
 - F. budući da organizacija prijevoza u velikim gradovima i na cestama koje vode do njih uzrokuje zagušenja i gužve u prometu, čime nastaje znatna šteta za gospodarstvo;

¹ SL C 353, 27.9.2016., str. 27.

² SL L 348, 20.12.2013., str. 129.

budući da su mala i srednja poduzeća u prometnom sektoru važna nadopuna mreži javnog prijevoza u gradskim čvorištima, posebno u ono doba dana kad je javni prijevoz vrlo rijedak i u perifernim područjima u kojima prigradske usluge prijevoza nisu dobro razvijene;

- G. budući da jedna novija studija Komisije pokazuje da je 17 % europskih potrošača već koristilo usluge ekonomije dijeljenja, a da je njih 52 % upoznato s ponudom tih usluga; budući da potrošači traže lako dostupne i fleksibilne načine korištenja uslugama prijevoza uz održavanje cijena u skladu sa stvarnim troškovima pružanja usluge, kao i jednostavan pristup rezervacijama i sigurnom plaćanju ponuđenih usluga;
- H. budući da ekonomija suradnje u prometnom sektoru može aktivno sudjelovati u razvoju održivih oblika mobilnosti; budući da samoregulacija nije uvijek dobro rješenje i da je potreban odgovarajući zakonodavni okvir;
- I. budući da su nužnošću održivog razvoja i revolucijom na području informacijskih i komunikacijskih tehnologija stvorene nove prilike i izazovi za poduzeća svih veličina u pogledu odgovaranja na sve veću potražnju za održivom mobilnošću unutar infrastrukturnih ograničenja;
- J. budući da su eksponencijalni rast raširenosti pametnih mobilnih uređaja i sveobuhvatna pokrivenost brzim širokopojsnim mrežama doveli do novih digitalnih alata i za pružatelje usluga prijevoza i za klijente smanjenjem transakcijskih troškova i važnosti fizičke lokacije pružatelja usluga jer je, zahvaljujući digitalnim mrežama, i u udaljenim područjima omogućena internetska povezanost radi pružanja usluga, ne samo na regionalnoj već i na svjetskoj razini;
- K. budući da tehnološka otkrića, novi poslovni modeli i digitalizacija posljednjih godina znatno mijenjaju prometni sektor i snažno utječu na tradicionalne poslovne modele, kao i na radne uvjete i zapošljavanje u tom sektoru; budući da su se, iako se s jedne strane prometni sektor otvara, s druge strane radni uvjeti u mnogim slučajevima pogoršali zbog ekonomske krize, a u nekim slučajevima i zbog nedostatne provedbe postojećih propisa;
- L. budući da prometni sektor ne obuhvaća samo izravne pružatelje usluga prijevoza nego i mala i srednja poduzeća koja nude usluge kao što su održavanje prijevoznih sredstava, prodaja rezervnih dijelova, obuka osoblja te iznajmljivanje vozila i opreme; budući da postoji ogroman potencijal za stvaranje novih radnih mjesta povezanih s tim aktivnostima, među ostalim i za visokokvalificirane radnike; budući da u politikama za prometni sektor treba uzeti u obzir interese cijelog vrijednosnog lanca;
- M. budući da samo 1,7 % poduzeća u EU-u u cijelosti iskorištava mogućnosti naprednih digitalnih tehnologija, dok se 41 % njih uopće ne služi tim tehnologijama; budući da je digitalizacija svih sektora od presudne važnosti da bi se zadržala i povećala konkurentnost EU-a;
- N. budući da se ekonomija suradnje odlikuje fleksibilnošću i lakim pristupom, zbog kojih ona može ponuditi mogućnosti zapošljavanja skupinama koje su tradicionalno isključene s tržišta rada, posebno ženama, mladima i migrantima;
- O. budući da usluge prijevoza mogu biti dobar način samozapošljavanja i promicanja

poduzetničke kulture;

- P. budući da internetske platforme za usluge prijevoza mogu omogućiti brzo usklađivanje korisničkih zahtjeva za uslugama i ponude radne snage koju čine registrirana poduzeća ili radnici;
- Q. budući da OECD smatra kvalitetna radna mjesta neizostavnim elementom napora u cilju rješavanja pitanja visoke razine nejednakosti i promicanja socijalne kohezije;

I. Izazovi za mala prijevozna poduzeća

1. smatra da su, kako bi odgovorila na rastuću potražnju za mobilnošću uz ograničenu infrastrukturu i sve veće ekološke zahtjeve, sva prijevozna poduzeća izložena velikim izazovima; ističe da su sva prijevozna poduzeća pod pritiskom da ponude sigurna, održiva i visokokonkurentna rješenja kojima se istodobno štiti okoliš u skladu sa sporazumom COP21 i ograničava gužva, ali da je malim poduzećima teže i skuplje suočiti se s tim izazovom;
2. ističe da prečesta izmjena normi emisija za vozila može rezultirati posebnim poteškoćama za mala prometna poduzeća s obzirom na trajanje amortizacije voznog parka;
3. naglašava složenost prometnog sektora koji je obilježen višerazinskim upravljanjem (na lokalnoj, nacionalnoj, europskoj i globalnoj razini) velikim dijelom još uvijek sektoriziranim po vrstama prijevoza; napominje da taj sektor podliježe visokoj razini regulacije, posebice kad je riječ o pristupu profesiji, predmetnim aktivnostima i razvoju, korištenju i prodaji usluga prijevoza (isključiva prava, gornja granica broja dozvola) i subvencioniranju; naglašava da su sigurnost i zaštita od ključne važnosti za prometni sektor, ali žali zbog toga što one, među ostalim čimbenicima, ponekad služe kao izlika za stvaranje nepostojećih prepreka;
4. poziva države članice da okončaju praksu prekomjerne regulacije, često povezane sa protekcionističkim i korporativnim refleksom koji vodi k sve većoj fragmentaciji, složenosti i krutosti unutarnjeg tržišta, čime se povećavaju nejednakosti; smatra korisnim da države članice jednako tumače zakonitost internetskih platformi te da se spriječe jednostrane neopravdane restriktivne mjere; poziva države članice da poštuju i u potpunosti provedu Direktivu o elektroničkoj trgovini (2000/31/EZ) i Direktivu o uslugama (2006/123/EZ); i dalje smatra da su slobodno kretanje pružatelja usluga i sloboda poslovnog nastana, koji su zajamčeni člancima 56. odnosno 49. UFEU-a, ključni za ostvarivanje europske dimenzije usluga te naposljetku unutarnjeg tržišta;
5. naglašava da zbog trenutačne pravne nesigurnosti u pogledu definiranja pružatelja usluga u prijevozničkom sektoru nije moguće uspostaviti pravednu konkurenciju te žali zbog poteškoća na koje nailaze brojna mala poduzeća pri ulasku na domaće i međunarodno tržište i razvoju ili predstavljanju novih usluga; naglašava činjenicu da je zbog navedenog otežan ulazak malih i srednjih poduzeća u taj sektor;
6. smatra da je potrebno poboljšati Uredbu Europskog parlamenta i Vijeća (EZ) br. 1072/2009 kako bi se razriješili ozbiljni poremećaji koji su nakon njezina uvođenja nastali na nacionalnom prometnom tržištu u nekoliko država članica;
7. pozdravlja nove mogućnosti koje pružaju mala prijevozna poduzeća i novi poslovni

modeli temeljeni na suradnji, ali istovremeno žali zbog praksi kojima se narušava tržišno natjecanje, a koje nastaju zbog neujednačene primjene propisa EU-a u državama članicama, posebno u pogledu plaća i sustava socijalnog osiguranja, i koje mogu prouzročiti ozbiljne poremećaje poput socijalnog dampainga, kao i sigurnosne izazove;

8. poziva Komisiju i države članice na veću provedbu zakona; smatra da se svakom promjenom zakonodavstva u području socijalnih i radnih uvjeta moraju poštovati temeljne slobode EU-a, da se ne smije ograničavati pošteno tržišno natjecanje temeljeno na objektivnim konkurentnim prednostima i da se ne smiju stvarati dodatna administrativna opterećenja i dodatni troškovi za mala prijevozna poduzeća;
9. napominje da mala prijevozna poduzeća moraju investirati, ne samo kako bi poslovala u skladu s mjerodavnim pravom nego i kako bi ostala konkurentna (primjerice usmjeravanjem na nove tehnologije); izražava žaljenje što im je, s jedne strane, suprotno velikim poduzećima, pristup kreditima i financiranju na tržištima novca i dalje ograničen usprkos mjerama kvantitativnog ublažavanja dok im se, s druge strane, javne financijske potpore, pogotovo europske, rijetko dodjeljuju zbog presloženih i dugih administrativnih postupaka; naglašava važnost omogućavanja širenja znanja i pružanja pomoći za mala poduzeća podnositelje zahtjeva u okviru Europskog investicijskog fonda;
10. napominje da, u okviru rastuće urbanizacije, prijevoz mora biti organiziran na sve više integriran, digitaliziran i multimodalan način te da gradska čvorišta sve češće imaju središnju ulogu u organizaciji održive mobilnosti; naglašava da je utjecaj aplikacija za multimodalno planiranje putovanja sve veći i da je za mala poduzeća važno da budu uključena u popis dostupnih aplikacija i portfelja usluga prijevoza; napominje da bi se univerzalnim pristupom internetu potaknulo dijeljenje prijevoza i bolje planiranje putovanja;
11. napominje da se zbog gospodarskih poteškoća i nedostatka sredstava za održavanje razgranate prometne mreže ukidaju brojne sporedne linije u mnogim regijama, posebno u onima koje su slabije povezane i rjeđe naseljene; smatra da pojava poslovnih modela temeljenih na suradnji nikako ne može opravdati ukidanje javnih usluga prijevoza u tim regijama;
12. ističe važnost usluge najma lakih vozila poput bicikala ili skutera za gradsku mobilnost; napominje da veliku većinu pružatelja takvih usluga čine mala i srednja poduzeća; poziva na to da se potencijal tih pružatelja usluga češće uzme u obzir u okviru postupka povećanja razine gradske mobilnosti i razvoja energetski i troškovno učinkovitog gradskog prijevoza;
13. poziva države članice i Komisiju da razmotre okupljanje malih prijevoznih poduzeća, čime bi se među njima potaknuo razvoj partnerstva, a potrošačima pomoglo pronalaženje potrebnih usluga malih prijevoznih poduzeća ovisno o potrebama;
14. poziva Komisiju da pri utvrđivanju smjernica u vezi s tim pitanjem vodi računa o tome da se ti novi poslovni modeli utemeljeni na suradnji teško probijaju u ruralnim i izvangradskim područjima;
15. napominje da razvoj poslovnih modela utemeljenih na suradnji omogućava optimizaciju upotrebe vozila i infrastrukture te time pomaže zadovoljavanju potražnje za mobilnošću

na održiviji način; prima na znanje da bi rastuća uporaba podataka koje stvaraju korisnici mogla dovesti do stvaranja dodane vrijednosti u prometnom lancu; ipak, napominje da bi koncentracija podataka u rukama samo nekoliko posredničkih platformi mogla imati negativan utjecaj i na poštenu raspodjelu prihoda i na uravnoteženo sudjelovanje u ulaganju u infrastrukturu i u drugim relevantnim troškovima, a sve to izravno utječe na mala i srednja poduzeća;

16. pozdravlja činjenicu da su posredničke platforme uvele ideju međusobnog konkuriranja, konkuriranja postojećim pružateljima usluga i korporacijskim strukturama te slabljenja postojećih i sprečavanja nastajanja novih monopola; naglašava da se tako potiče tržište koje je u puno većoj mjeri usredotočeno na potražnju potrošača i navodi države članice na preispitivanje strukture tržišta; ipak, napominje da će bez odgovarajućeg i jasnog zakonskog okvira posredničke platforme koje posluju prema načelu „pobjednik dobiva sve” doći na dominantne položaje na tržištu na štetu raznolikosti gospodarstva;
17. skreće pozornost na prilike i izazove (npr. i mala bi poduzeća mogla doći do izražaja u tim novim područjima) koji proizlaze iz razvoja umreženih i autonomnih vozila (automobila, plovila, bespilotnih letjelica i vožnja u konvoju, tzv. platooning); stoga apelira na Komisiju da osmisli plan za umrežena i automatizirana vozila i da analizira potencijalne učinke koje bi raširena upotreba te tehnologije mogla imati na europski prijevozni sektor, posebno na mala i srednja poduzeća;

II. Preporuke: kako pretvoriti izazove u prilike

18. poziva na daljnje ulaganje napora u dovršavanje jedinstvenog europskog prometnog prostora; smatra da svaka regulativa kojom se malim poduzećima nameću novi uvjeti, između ostalog u poreznim, socijalnim i ekološkim pitanjima, mora biti razmjerna, jednostavna i jasna, ne smije kočiti njihov razvoj i kad je to potrebno mora odražavati regionalna i nacionalna obilježja pojedinih država članica; smatra da takve regulative moraju biti popraćene potrebnim poticajnim mjerama (regulatornim i/ili financijskim);
19. smatra da je poticanje integriranog i koordiniranog europskog sustava mobilnosti najbolji način s pomoću kojeg će se sva poduzeća u svim vrstama prijevoza na odgovarajući način integrirati u proces zajedničke dinamike u kojem digitalizacija i promicanje inovacija iz vlastitog sektora prijevoza predstavljaju najbolju metodu da se klijentima zajamči jedinstven i koherentan sustav, a stručnjacima omogućiti bolji položaj u dodavanju vrijednosti;
20. napominje da usluge koje MSP-ovi pružaju u prijevoznom sektoru nisu uvijek dovoljno prilagođene potrebama osoba s invaliditetom i starijim osobama; poziva na to da se instrumentima i programima usmjerenima na održavanje tih pružatelja usluga uzme u obzir potreba za prilagođavanjem usluga prijevoza, koliko je to moguće, potrebama osoba s ograničenom mobilnošću;
21. napominje da bi s obzirom na manjak investiranja u infrastrukturu, svi prijevoznici koji profitiraju od korištenja prijevoznom infrastrukturom trebali dati svoj doprinos, uzimajući u potpunosti u obzir sve postojeće prometne poreze, pristojbe i negativne utjecaje na okoliš i na zdravlje; ističe važnost internalizacije negativnih vanjskih čimbenika u cestovnom prijevozu i korištenje prihoda za prometne infrastrukture, među ostalim i prekograničnog; ipak, uviđa da bi to moglo predstavljati poseban problem za mala poduzeća, uključujući i poduzeća u najudaljenijim regijama, koji se mora uzeti u

obzir kao prioritet;

22. podsjeća na to da je EFSU uspostavljen kako bi se pridonijelo visoko inovativnim projektima utemeljenima na tržištu i stoga smatra da se radi o ključnom instrumentu za pomoć malim i srednjim poduzećima u prijevoznom sektoru pri izradi novih rješenja u području mobilnosti; poziva Komisiju i države članice da ubrzaju njegovu provedbu i povećaju potporu malim i srednjim poduzećima te novonastalim poduzećima kada pripremaju te projekte;
23. poziva Komisiju i države članice da poduzmu primjerene mjere u cilju borbe protiv praksi kojima velika udružena poduzeća narušavaju tržišno natjecanje kako bi se riješio problem diskriminacije i ograničenog pristupa tržištu bez obzira na veličinu ili vrstu poduzeća, posebno kad je riječ o novim poslovnim modelima; poziva na dijalog i na poboljšanje odnosa između prijevoznika i naručitelja, posebno na novim i potencijalnim tržištima, kao i na rješavanje problema lažnog samozapošljavanja;
24. poziva na to da se mala i srednja poduzeća uključe u planove izrade integriranih sustava izdavanja karata; napominje da će učinkovitost takvog sustava ovisiti o tome obuhvaća li se njime što veći mogući broj poduzeća i pružatelja usluga u području usluga prijevoza; napominje da razmjena informacija i iskustva između velikih pružatelja usluga i MSP-ova može dovesti do vrlo korisnih sinergija u pogledu izrade učinkovite prijevozne mreže u Europi;
25. poziva da se u cilju veće transparentnosti revidiraju i usklade pravila o pristupu profesijama i djelatnostima koje su regulirane u Europi i njihov nadzor kako bi se novi pružatelji usluga i usluge povezane s digitalnim platformama i ekonomija suradnje mogli razvijati u okruženju koje pogoduje poduzećima, među ostalim uz veću transparentnost u pogledu zakonodavnih promjena i poslovati uz tradicionalne operatere u okružju zdravog tržišnog natjecanja; primjećuje pozitivne učinke pružatelja usluga u ekonomiji dijeljenja u pogledu stvaranja novih radnih mjesta za mlade osobe koje ulaze na tržište rada i za samozaposlene radnike;
26. poziva Komisiju da bez odgode objavi plan za objavu podataka o prijevozu financiranom javnim sredstvima i uvede usklađene standarde za podatke o prijevozu i programska sučelja kako bi se potaknule inovacije koje uključuju veliku količinu podataka i nove usluge prijevoza;
27. smatra da s obzirom na razvoj ekonomije suradnje rješenje nije ni u propisima za pojedinačne sektore ni u posebnim propisima za digitalne platforme i da u budućnosti propisima treba obuhvatiti sustav mobilnosti u cjelini; poziva na uspostavu moderniziranog i multimodalnog regulatornog okvira kojim se potiču inovativnost, konkurentnost i zaštita potrošača i njihovih podataka, štite prava radnika te osiguravaju jednaki uvjeti za različite pružatelje usluga; imajući to na umu, skreće pozornost na važnost interoperabilnosti u sektoru prometa s obzirom na to da ona malim poduzećima omogućuje jedinstvena rješenja;
28. poziva države članice da procijene je li potrebno prilagoditi nacionalne zakone o radu digitalnom dobu vodeći računa o odlikama modela ekonomije suradnje i zakonima o radu svake pojedinačne države članice;
29. smatra da je za ostvarivanje tog cilja potrebno usklađivanje modela utemeljeno na

jasnim, dosljednim i međusobno razgraničenim definicijama posrednika i pružatelja usluga; poziva na razlikovanje tih posredničkih platformi, preko kojih korisnici ne mogu ostvariti dobit, i profitnih posredničkih platformi koje povezuju pružatelje usluga i klijente, uz hijerarhijski odnos između pružatelja usluge i platforme ili bez njega; predlaže da se, kako bi se svim stranama olakšalo poštovanje poreznih obveza i obveza socijalnog osiguranja i kako bi se utvrdilo da su pružatelji usluga koji se koriste platformama kompetentni i kvalificirani (da bi se zajamčila zaštita potrošača), nacionalnim tijelima omogućiti da od posredničkih platformi traže informacije koje smatraju nužnima; naglašava da i već postojeći sustavi za povratne informacije i ocjenjivanje pomažu posrednicima da s potrošačima izgrade odnos povjerenja i da bi se s prikupljenim podacima trebalo postupati u skladu s Direktivom 95/46/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća;

30. smatra da se zbog velikog potencijala za transparentnost u ekonomiji suradnje mogu dobro pratiti operacije usluga prijevoza, u skladu s ciljem da se učvrsti postojeće zakonodavstvo; poziva Komisiju da objavi smjernice o tome kako se pravo EU-a primjenjuje na različite vrste poslovnih modela temeljenih na suradnji kako bi se, po potrebi, uklonile regulatorne praznine na području zapošljavanja i socijalne sigurnosti uz poštovanje nacionalnih nadležnosti;
31. ističe da prijevozna poduzeća obuhvaćaju i dionike koji ne pružaju izravno usluge prijevoza, kao što su pružatelji usluga osposobljavanja, poduzeća za iznajmljivanje vozila, radionice i centri za usluge; napominje da veliku većinu takvih pružatelja usluga čine mala i srednja poduzeća; poziva na to da se potrebe tih pružatelja usluga uzmu u obzir prilikom izrade pravnih mjera i investicijskih programa usmjerenih na podržavanje razvoja MSP-ova;
32. potiče Komisiju da pruži podršku malim i srednjim poduzećima u prijevoznom sektoru pri formiranju klastera u tom području kojima se mogu pridružiti i potrošači i ostali dionici;
33. napominje da većina ponuđača u ekonomiji suradnje dolazi iz država izvan EU-a; smatra da EU treba inovativnija start-up poduzeća u prijevoznom sektoru i poziva na pružanje veće podrške takvim poduzećima, posebno za obuku mladih poduzetnika u tom području;
34. žali što su dosadašnje reakcije država članica na razvoj poslovnih modela utemeljenih na suradnji bile individualne i u nekim slučajevima neusklađene s potencijalom i korišću razvoja tog sektora i u suprotnosti s očekivanjima potrošača te smatra poželjnim usklađeno i opće djelovanje na europskoj razini kojim će se obuhvatiti pitanja poslovnih modela utemeljenih na suradnji; prima na znanje razborit pristup Komisije u pogledu tog „novog poslovnog modela” koji je izrazila u nedavnoj komunikaciji u kojoj je naglasila važnost ekonomije suradnje za budući razvoj (COM(2016)0356);
35. napominje golemi potencijal novih tehnologija za pojavu novih oblika pružanja usluga u sektoru prijevoza roba; posebno ističe iznimne mogućnosti bespilotnih letjelica koje već predstavljaju vrlo učinkovito sredstvo za rad u teškim uvjetima; ističe da bi EU trebao poduprijeti potencijal malih i srednjih poduzeća uključenih u izradu, proizvodnju i upotrebu bespilotnih letjelica;
36. smatra da modeli ekonomije suradnje predstavljaju važan instrument za održiv razvoj

povezivanja udaljenih, planinskih i ruralnih područja i omogućuju neizravne koristi i za sektor turizma;

37. smatra da bi zakonodavni uvjeti trebali biti razmjerni prirodi posla i veličini poduzeća; ipak, zabrinut je zbog pitanja jesu li izuzeća za laka gospodarska vozila iz niza europskih propisa i dalje opravdana s obzirom na sve rašireniju upotrebu tih vozila u međunarodnom prijevozu dobara te poziva Komisiju da predstavi dijagnostičko izvješće o posljedičnom utjecaju na ekonomiju, okoliš i sigurnost;
38. poziva na uspostavljanje struktura za suradnju između malih prijevoznih poduzeća, znanstvenih istraživačkih instituta i lokalnih i regionalnih tijela kako bi se bolje organizirala održiva gradska i međugradska mobilnost i tako učinkovito reagiralo na pojavu novih usluga i proizvoda, uključujući i one koje nude mala i srednja poduzeća (npr. prvu i zadnju etapu prijevoza od vrata do vrata), usklađujući istovremeno postojeće mreže javnog prijevoza s potrebama i očekivanjima putnika; poziva na to da se informacije o uslugama mobilnosti koje nude mala poduzeća uvrste u usluge informiranja o putovanjima i usluge planiranja putovanja;
39. poziva na osnivanje radnih skupina za inovacije koje bi omogućile potpunu provedbu koncepta gradova dijeljenja („shareable cities”) i koje pomagale lokalnim, regionalnim i nacionalnim tijelima da učinkovito reagiraju na pojavu novih usluga i proizvoda;
40. ističe važnost usmjerene obuke (npr. u pogledu velikih količina podataka, integriranih usluga itd.) da bi se prijevoznim poduzećima pomoglo pri stvaranju dodane vrijednosti zahvaljujući digitalnom okružju; stoga poziva na usklađivanje načina na koji se obučavaju profesionalci s vještinama i kvalifikacijama potrebnim za nove poslovne modele, prije svega da bi se riješio problem nedostatka osoblja, posebno vozača;
41. ističe da se mala i srednja poduzeća u prijevoznom sektoru često susprežu od širenja poslovanja zbog povećanih rizika koji se kriju u prekograničnom poslovanju, a do kojih dolazi zbog razlika u pravnim sustavima pojedinih država (članica); poziva Komisiju da u suradnji s nacionalnim, regionalnim i lokalnim tijelima u državama članicama izradi platforme za suradnju i komunikaciju kako bi se mala i srednja poduzeća mogla savjetovati i osposobiti u pogledu različitih programa financiranja, bespovratnih sredstava i internacionalizacije; poziva Komisiju da bolje iskoristi postojeće programe potpore malim i srednjim poduzećima te da ih približi akterima u prijevoznom sektoru u kontekstu sinergija među raznim fondovima EU-a;
42. potiče lokalne vlasti da se aktivno posvete načelima dekarbonizacije gradskog prijevoza utvrđenima u Bijeloj knjizi o prometu, a operatere da djeluju unutar novog okvira tržišnog natjecanja i aktivnosti te da time iskoriste konkurentne prednosti ponude usluga bez štetnih emisija te postupne digitalizacije svojeg upravljanja, djelovanja i marketinga;
43. poziva Komisiju, države članice i lokalna tijela da promiču inovacije u području ekonomije dijeljenja koje će olakšati pojava poslovnih modela utemeljenih na suradnji, kao što su dijeljenje automobila, bicikala, prijevoza tereta, taksija ili vožnje, autobusi na zahtjev i povezanost tih vrsta prijevoza s javnim prijevozom;
44. poziva Komisiju da s pomoću bolje suradnje glavnih uprava pomno prati razvoj digitalne ekonomije i učinak zakonodavnih inicijativa u okviru „Digitalnog programa”

na prijevozni sektor;

45. poziva Komisiju i države članice da u suradnji sa socijalnim partnerima redovito procjenjuju utjecaj digitalizacije na broj i vrstu radnih mjesta u sektoru prijevoza, te da se pobrinu da politike zapošljavanja i socijalne politike idu ukorak s digitalizacijom prijevozničkog tržišta rada;
46. preporučuje da poduzeća koja posluju u okviru ekonomije suradnje i osobe zaposlene u sektoru prijevoza pronađu način da surađuju u pokušaju ostvarivanja zajedničkih interesa, na primjer u području osiguranja;
47. pozdravlja fleksibilne modele radnog vremena o kojima se u sektoru prijevoza pregovara sa socijalnim partnerima, a koji radnicima omogućuju bolje usklađivanje posla i privatnog života; međutim, ističe da je važno nadzirati poštuju li se u sektoru prijevoza obvezna pravila o radnom vremenu, vremenu vožnje i odmoru, što bi trebalo postati lakše zahvaljujući digitalizaciji sektora prijevoza;

o

o o

48. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.