



---

## PRIIMTI TEKSTAI

---

### **P8\_TA(2016)0455**

#### **Naujos galimybės mažosioms transporto įmonėms**

**2016 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujų galimybių mažosioms transporto įmonėms, įskaitant bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius (2015/2349(INI))**

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Europos Sąjungos sutartį, ypač į jos 5 straipsnio 3 dalį,
- atsižvelgdamas į Protokolą Nr. 2 dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo,
- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144),
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. rugsėjo 9 d. rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link<sup>1</sup>,
- atsižvelgdamas į Komisijos rekomendaciją 2003/361/EB dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių apibrėžimo,
- atsižvelgdamas į metinį pranešimą dėl Europos MVI 2014–2015 m.,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatus „Visų pirma galvokime apie mažuosius“ Europos iniciatyva „Small Business Act“ (COM(2008)0394) ir Smulkiojo verslo akto Europai apžvalga (COM(2011)0078),
- atsižvelgdamas Komisijos komunikatą „Europos bendro vartojimo ekonomikos darbotvarkė“ (COM(2016)0356),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos mažataršio judumo strategija“ (COM(2016)0501),
- atsižvelgdamas į savo 2013 m. vasario 5 d. rezoliuciją dėl MVI galimybių gauti finansavimą gerinimo<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Priimti tekstai, P8\_TA(2015)0310.

<sup>2</sup> OL C 24, 2016 1 22, p. 2.

- atsižvelgdamas į savo 2015 m. gegužės 19 d. rezoliuciją dėl MVĮ ekologiškai tvaraus augimo galimybių<sup>1</sup>,
  - atsižvelgdamas į pagal programą „Horizontas 2020“ MVĮ skirtą priemonę, iniciatyvą INNOSUP, Įmonių konkurencingumo ir MVĮ programą (COSME), portalą „Jūsų Europa. Verslas“ bei pagal projektą „Spartus inovacijų diegimas“ numatytas bandomųjų projektų ir tinklų kūrimo galimybes,
  - atsižvelgdamas į Elektroninės komercijos direktyvą (2000/31/EB) ir Paslaugų direktyvą (2006/123/EB),
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos bendrosios skaitmeninės rinkos strategija“ (COM(2015)0192),
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Bendrosios rinkos tobulinimas: daugiau galimybių piliečiams ir įmonėms“ (COM(2015)0550),
  - atsižvelgdamas į Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP), sukurtą 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1316/2013<sup>2</sup>,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą bei Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto nuomonę (A8-0304/2016),
- A. kadangi mažosios ir vidutinės įmonės (MVĮ) yra pagrindinė Europos ekonomikos varomoji jėga ir, 2014 m. duomenimis, jos sudaro 99,8 proc. visų ne finansinio sektoriaus įmonių bei suteikia dvi iš trijų visų darbo vietų;
  - B. kadangi MVĮ, kurios pastaraisiais metais suteikė darbo vietų, dažniausiai buvo paslaugų sektoriaus įmonės;
  - C. kadangi mažosios transporto įmonės atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant sklandų judumą Europoje, bet dažnai joms sunku patekti į šią rinką arba joje išsilaikyti, ypač dėl monopolijų šioje rinkoje;
  - D. kadangi mažosios įmonės suteikia papildomos naudos visų pirma atokioms ir tankiai apgyvendintoms vietovėms, nes puikiai žino vietos rinką, yra arti klientų ir (arba) gyvybingos ir geba kurti inovacijas; kadangi, be to, jos gali teikti pritaikytas paslaugas ir padeda kovoti su socialine atskirtimi, kurti darbo vietas, ekonominę veiklą, tobulinti judumo valdymą ir prisidėti prie turizmo plėtros (kai judumo paslaugos tiesiogiai susietos su lankytojams reikalinga naujų produktų ir patirties paklausa);
  - E. kadangi asmenų ir prekių gabenimo paslaugų paklausa bei teikimo sąlygos labai nevienodos ir kadangi judumo sumažinimas – ne išeitis;
  - F. kadangi transporto organizavimas didmiesčiuose ir jų privažiuojamuose keliuose sudaro palankias sąlygas susidaryti didelę našą ekonomikai užkraunančioms spūstims ir kamščiams; kadangi transporto sektoriaus MVĮ svarbiai prisideda prie viešojo

<sup>1</sup> OL C 353, 2016 9 27, p. 27.

<sup>2</sup> OL L 348, 2013 12 20, p. 129.

transporto tinklo transporto mazguose, ypač tada, kai viešasis transportas važiuoja labai retai, taip pat periferinėse zonose, kuriose nėra tinkamai išvystytų priemiesčio transporto paslaugų;

- G. kadangi iš neseniai Komisijos atlikto tyrimo matyti, kad 17 proc. Europos vartotojų naudojosi dalijimosi ekonomikos teikiamomis paslaugomis, o 52 proc. žino apie teikiamas paslaugas; kadangi vartotojai tikisi lengvai prieinamų ir lanksčių būdų, kaip naudotis transporto paslaugomis, užtikrinant, kad paslaugos kaina atitiktų realią jos teikimo kainą, taip pat suteikiant galimybę lengvai užsakyti kelionę ir saugiai atsiskaityti už įvykdytą paslaugą;
- H. kadangi bendradarbiavimu grindžiama ekonomika transporto srityje gali aktyviai prisidėti tvarių formų judumo plėtros; kadangi savireguliacija ne visada yra tinkamas sprendimas, todėl reikalinga tinkama reguliavimo sistema;
- I. kadangi, siekiant reaguoti į didėjančią tvaraus judumo poreikį esant neišvystytai infrastruktūrai, dėl darnaus vystymosi būtinybės ir informacinių ir ryšių technologijų revoliucijos atsirado neregėtų galimybių ir iškilų precedento neturinčių problemų bet kokio dydžio įmonėms;
- J. kadangi eksponentiškai augant išmaniųjų mobiliųjų prietaisų skvarbai ir visapusiškai didėjant greitaeigio plačiajuosčio ryšio aprėptčiai sukuriama naujų skaitmeninių priemonių ir transporto paslaugų teikėjams, ir klientams, mažėja sandorių sąnaudos ir taip pat mažėja fizinio paslaugų teikėjų buvimo vietos svarba, tokiu būdu suteikiant jiems galimybę būti plačiai susietiems, siekiant teikti paslaugas ne tik regionų, bet taip pat pasauliniu mastu, skaitmeniniais tinklais ir taip pat iš žemyninių vietovių;
- K. kadangi technologinė pažanga, nauji verslo modeliai ir skaitmeninimas pastaraisiais metais gerokai pakeitė transporto sektorių, labai didelį poveikį darydami tradiciniams verslo modeliams ir darbo sąlygoms bei užimtumui šiame sektoriuje; kadangi nors, viena vertus, transporto sektorius labai išsiplėtė, kita vertus, darbo sąlygos daugeliu atvejų pablogėjo, pirmiausia dėl ekonomikos krizės, o kai kuriais atvejais – dėl nepakankamo galiojančių taisyklių įgyvendinimo;
- L. kadangi transporto sektorius – tai ne tik tiesiogines transporto paslaugas teikiantys subjektai, bet ir MVI, siūlančios tokias paslaugas, kaip transporto priemonių aptarnavimas, prekyba atsarginėmis dalimis, darbuotojų mokymas arba transporto priemonių ir įrangos nuoma; kadangi su šiomis paslaugomis susijęs didžiulis darbo vietų kūrimo potencialas, įskaitant labai kvalifikuotų specialistų darbo vietas; kadangi formuojant transporto sektoriaus politiką reikėtų atsižvelgti į visą vertės grandinę;
- M. kadangi tik 1,7 proc. ES įmonių visapusiškai naudojami pažangiosios skaitmeninės technologijos, o 41 proc. jomis nesinaudoja visai; kadangi siekiant išlaikyti ir padidinti ES konkurencingumą būtinas visų veiklos sektorių skaitmeninimas;
- N. kadangi bendradarbiavimu grindžiamai ekonomikai būdingas lankstumas ir lengvas patekimas į rinką gali suteikti užimtumo galimybių toms grupėms, kurios paprastai neįtraukiamos į darbo rinką, ypač moterims, jaunimui ir migrantams;
- O. kadangi transporto paslaugos yra gera sritis pradėti savarankišką veiklą ir gali skatinti verslumo kultūrą;

- P. kadangi internetinės transporto paslaugų platformos gali pasiūlyti greito klientui reikalingos paslaugos ir darbo jėgos pasiūlos iš užsiregistravusių įmonių ar darbuotojų suderinimo galimybę;
- Q. kadangi EBPO kokybiškas darbo vietas laiko pagrindiniu pastangų kovojant su didele nelygybe ir skatinant socialinę sanglaudą veiksmu;

### ***I. Mažųjų transporto bendrovių problemos***

1. mano, kad transporto įmonės susiduria su problemomis, siekdamas reaguoti į didėjantį judumo poreikį esant neišvystytoms infrastruktūroms ir vis didesniems aplinkosaugos reikalavimams; atkreipia dėmesį, kad visos transporto priemonės patiria spaudimą pateikti saugius, tvarius ir labai konkurencingus sprendimus, kurie būtų pagal COP21 aplinkos požiūriu atsakingi, ir sumažinti spūstis, tačiau mažosioms įmonėms su tuo sunkiau ir brangiau susidoroti;
2. pabrėžia, kad dėl per dažno transporto priemonių išmetamų teršalų normų keitimo mažosioms transporto įmonėms gali kilti ypač didelių sunkumų, turint omenyje transporto priemonių parko nusidėvėjimo laiką;
3. pabrėžia transporto sektoriaus, kuriam būdingas daugiapakopis (vietos, nacionalinis, Europos ir pasaulinis) valdymas, kuris vis dar labai suskaidytas pagal transporto rūšis, sudėtingumą; pažymi, kad šis sektorius griežtai reglamentuojamas, visų pirma kiek tai susiję su galimybe verstis profesine veikla, atitinkama veikla ir transporto paslaugų plėtojimu, naudojimu ir rinkodara (išimtinėmis teisėmis, leidimų skaičiaus ribojimu), taip pat subsidijavimu; pabrėžia, kad saugos ir saugumo uždaviniai yra ypač svarbūs transporto sektoriui, tačiau apgailestauja, kad jais, be kitų veiksmų, kartais naudojamosi kaip pretekstu dirbtinėms kliūtims pašalinti;
4. ragina valstybes narsėti panaikinti perteklinį reguliavimą, kuris dažnai susijęs su protekcionizmu ir korporatyvizmo refleksais, kuriuo skatinamas vidaus rinkos susiskaidymas, sudėtingėjimas ir nelankstumas bei didinama nelygybė; mano, kad naudinga, kad valstybės narės interneto platformų teisėtumo nevertintų daugybe skirtingų būdų, ir taip būtų išvengta nepagrįstų vienašališkų apribojimų; ragina valstybes narsėti laikytis ir visiškai įgyvendinti Elektroninės komercijos direktyvą (Direktyvą 2000/31/EB) ir Paslaugų direktyvą (Direktyvą 2006/123/EB); mano, kad laisvas paslaugų teikėjų judėjimas ir įsisteigimo laisvė, kaip numatyta atitinkamai SESV 56 ir 49 straipsniuose, yra esminės sąlygos siekiant paslaugas teikti Europos mastu, taigi, ir vidaus rinkoje;
5. pabrėžia, kad dėl apibrėžties „paslaugų teikėjai“ transporto sektoriuje teisinio netikrumo neįmanoma sukurti sąžiningos konkurencijos, ir apgailestauja, kad daugeliui mažųjų įmonių sunku patekti į šalies ir tarptautinę rinką ir plėstis ar siūlyti naujas paslaugas; pabrėžia, kad dėl pirmiau minėtų priežasčių MVĮ sunku patekti į šį sektorių;
6. mano, kad reikia tobulinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 tam, kad būtų susitvarkyta su rimtais trukdžiais, kilusiais po jo paskelbimo tam tikrų valstybių narių nacionalinėse transporto rinkose;
7. palankiai vertina naujas galimybes, suteiktas mažosioms transporto įmonėms ir naujiems bendradarbiavimu grindžiamiems verslo modeliams, ir tuo pat metu

apgailėstauja dėl nekonkurencingos praktikos, kuri taikoma dėl nevienodo ES taisyklių taikymo valstybėse narėse, visų pirma kiek tai susiję su užmokesčio ir socialinio saugumo sistemomis, nes tai gali sukelti rimtus iškreipimus, pvz., socialinį dempingą, ir su saugumu susijusias problemas;

8. ragina Komisiją ir valstybes nares sustiprinti teisėsaugą; mano, kad bet kokie teisės aktų, susijusių su socialinėmis ir darbo sąlygomis, pakeitimai turi atitikti visas pagrindines ES laisves ir neriboti sąžiningos konkurencijos, grindžiamos objektyviais konkurenciniais pranašumais, taip pat neturi sukurti jokios papildomos administracinės naštos ar papildomų sąnaudų mažosioms transporto įmonėms;
9. pažymi, kad mažosios transporto įmonės turi stengtis ne tik laikytis teisės, bet ir išlaikyti konkurencingumą (pvz., didžiausią dėmesį skiriant naujoms technologijoms); apgailėstauja, kad, viena vertus ir skirtingai nei yra su didelėmis įmonėmis, mažųjų įmonių galimybės gauti kreditą ir finansavimą pinigų rinkose vis dar ribotos, nepaisant kiekybinio lengvinimo priemonių, o, antra vertus, viešojo finansinė, ypač Europos, parama ne visuomet sutelkta dėl pernelyg sudėtingų ir ilgų administracinių procedūrų pabrėžia, kad svarbu mažųjų įmonių pareiškėjams skleisti žinias ir pagalbą pasinaudojant Europos investicijų fondu;
10. pažymi, kad didėjant urbanizacijai transportas turi būti organizuotas labiau integruotai, panaudojant daugiau skaitmeninių technologijų ir daugiau transporto rūšių, o transporto mazgams tenka vis svarbesnis vaidmuo organizuojant tvarų judumą; pabrėžia didėjantį daugiarūšių kelionių planavimo taikomųjų programų poveikį ir būtinybę, kad mažosios įmonės būtų įtrauktos į esamų taikomųjų programų sąrašą ir transporto paslaugų katalogus; pabrėžia, kad galimybė visiems naudotis internetu paskatintų dalijimąsi transporto priemonėmis ir geresnį kelionių planavimą;
11. pažymi, kad patiriant ekonominių sunkumų ir trūkstant išteklių transporto tinklo grandims išlaikyti daugelyje regionų (ypač tuose, kuriuose prastesni komunikaciniai ryšiai ir mažai gyventojų) uždaryta daug antrinių linijų; mano, kad bendradarbiavimu grindžiamų veiklos modelių atsiradimu jokių būdu negalima pateisinti to, kad šiuose regionuose atsisakoma viešųjų transporto paslaugų;
12. pabrėžia ypatingą lengvųjų transporto priemonių, tokių kaip dviračiai ar motoroleriai, nuomos bendrovių svarbą; pažymi, kad dauguma šių subjektų veikia MVĮ sektoriuje; ragina dažniau atsižvelgti į šių subjektų potencialą, didinant miesto judumo lygį ir mieste plėtojant energiją tausojančią ir efektyviai išteklius naudojančią transportą;
13. ragina valstybes nares ir Komisiją apsvarstyti mažųjų transporto įmonių sutelkimo galimybę, taip sudarant palankesnes sąlygas šių įmonių partnerystei plėtoti ir padėti klientams pasirinkti tų mažųjų transporto įmonių paslaugų, kurios atitinka jų poreikius;
14. ragina Komisiją nustatant su šiuo klausimu susijusias gaires atsižvelgti į tai, kad tokius modelius sunku taikyti kaimuose ir ne miesto vietovėse;
15. pažymi, kad pagal vystomus bendradarbiavimu grindžiamus modelius galima tinkamiau panaudoti transporto priemones ir infrastruktūrą ir taip padėti tvariau užtikrinti judumą; pažymi, kad, labiau naudojant vartotojų generuojamus duomenis, transporto grandinėje būtų galima gauti papildomos naudos; vis dėlto pabrėžia, kad duomenų sutelkimas tik keliose tarpininkavimo platformose galėtų padaryti neigiamą poveikį sąžiningam

pajamų paskirstymui ir dalyvavimo investuojant į infrastruktūrą pusiausvyrai bei kitoms susijusioms išlaidoms, nes visa tai daro tiesioginę įtaką MVĮ.

16. palankiai vertina tai, kad tarpininkavimo platformos sudaro galimybę esamiems veiklos vykdytojams ir korporatyvinėms struktūroms varžytis, kelia grėsmę esamoms monopolijoms ir trukdo kurtis naujoms; pabrėžia, kad tai skatina rinką, kuri yra labiau orientuota į vartotojų paklausą, ir verčia valstybes nares peržiūrėti rinkos struktūrą; vis dėlto pažymi, kad tarpininkavimo platformos su joms būdinga „laimėtojai atitenka viskas“ etika, jei nebus taikoma tinkama ir aiški teisinė sistema, gali paskatinti dominuojančios padėties atsiradimą rinkoje ir pakenkti ekonominės struktūros įvairovei;
17. atkreipia dėmesį į galimybes ir iššūkius (pvz., šiose naujose srityse taip pat galėtų rasti smulkus verslas), kurie susiję su susietų ir savieigių transporto priemonių (lengvųjų automobilių, laivų, bepiločių orlaivių, automatizuotų greitkelių sistemų) kūrimu; todėl ragina Komisiją parengti gaires dėl susietų ir savieigių transporto priemonių ir išanalizuoti galimą šios technologijos poveikį Europos transporto sektoriui, ypač MVĮ;

## ***II. Rekomendacijos: kaip iššūkius paversti galimybėmis***

18. ragina toliau dėti pastangas siekiant sukurti bendrą Europos transporto erdvę; mano, kad bet kokie teisės aktai, kuriais nustatomi nauji reikalavimai mažosioms įmonėms, ypač susiję su mokesčiais, socialinės ir aplinkosaugos sričių priemonėmis, turėtų būti proporcingi, paprasti ir aiškūs ir turėtų netrukdyti joms vystytis, o, prireikus, atsižvelgti į regioninius ir nacionalinius įvairių valstybių narių savitumus; mano, kad kartu su tokiais teisės aktais reikia nustatyti būtinas (reguliuojamąsias ir (arba) finansines) paskatas;
19. mano, kad skatinimas kurti koordinuotą ir integruotą Europos judumo sistemą yra geriausias būdas visoms įmonėms, teikiančioms visų rūšių transporto paslaugas, tinkamai integruoti į bendrą dinamišką procesą, kurį vykdančias skaitmeninimas ir inovacijų skatinimas transporto sektoriaus viduje yra geriausias būdas užtikrinti, kad klientai galėtų naudotis viena nuoseklia sistema, o specialistai būtų geriausioje pozicijoje pridėtinei vertei kurti;
20. pažymi, kad MVĮ teikiamos paslaugos transporto sektoriuje ne visada pakankamai pritaikytos prie neįgaliųjų ir pagyvenusių žmonių poreikių; ragina, kad visomis priemonėmis ir programomis, skirtomis remti šiuos veiklos vykdytojus, būtų atsižvelgta į būtinybę transporto paslaugas kiek įmanoma pritaikyti prie riboto judumo asmenų poreikių;
21. pažymi, kad nesant investicijų į infrastruktūrą, turėtų prisidėti visi veiklos vykdytojai, kurie naudojami ta infrastruktūra, visapusiškai atsižvelgiant į visus taikomus transporto mokesčius, rinkliavas ir neigiamą poveikį aplinkai ir sveikatai; pabrėžia, kad kelių transporto sektoriuje svarbu į savo sąnaudas įtraukti su neigiamais išorės veiksniais susijusias išlaidas ir numatyti tikslinius naudojimosi transporto infrastruktūra, įskaitant tarpvalstybinę infrastruktūrą, asignavimus; vis dėlto pripažįsta, kad tai galėtų sukelti tam tikrų problemų mažosioms įmonėms, įskaitant veikiančias atokiausiuose regionuose, ir į tai būtina atsižvelgti visų pirma;
22. primena, kad ESIF buvo įsteigtas siekiant prisidėti prie labai novatoriškų rinka grindžiamų sprendimų, ir todėl mano, kad tai esminis įrankis, skirtas MVĮ transporto

sektorius padėti kurti naujus judumo sprendimus; ragina Komisiją ir valstybes nares paspartinti jo įgyvendinimą ir padidinti pagalbą MVĮ ir pradedančiosioms įmonėms rengiant tokius projektus;

23. ragina Komisiją ir valstybes nares imtis tinkamų veiksmų siekiant kovoti su didelių integruotų grupių antikonkurencine veikla tam, kad įveiktų diskriminaciją ir rinkos prieigos apribojimus, neatsižvelgiant į įmonių, ypač susijusių su naujais verslo modeliais, dydį ar tipą; aktyviai ragina pradėti dialogą ir gerinti vežėjų ir užsakovų santykius, ypač naujose ir potencialiose rinkose, taip pat spręsti tariamai savarankiškai dirbančių asmenų problemą;
24. ragina įtraukti MVĮ į Europos integruotos bilietų sistemos rengimo projektą; pažymi, kad tokios sistemos efektyvumas priklausys nuo jos taikymo kuo didesniai transporto paslaugas teikiančių įmonių ir veiklos vykdytojų skaičiui; pažymi, kad keitimasis informacija ir patirtimi tarp stambių veiklos vykdytojų ir MVĮ gali sukurti sinergijos efektą, kuris būtų labai naudingas efektyvaus transporto tinklo Europoje kūrimui;
25. ragina tam, kad būtų užtikrintas didesnis skaidrumas, peržiūrėti ir suderinti taisykles dėl galimybių verstis reglamentuojamomis profesijomis ir veikla Europoje ir su tomis profesijomis susijusią kontrolę siekiant naujiems veiklos vykdytojams ir su skaitmeninėmis platformomis bei bendradarbiavimo ekonomika susijusioms paslaugoms suteikti galimybę vystyti verslui palankioje aplinkoje, įskaitant didesni skaidrumą teisės aktų keitimo srityje, ir veikti greta įsitvirtinusių veiklos vykdytojų sveiko konkurencingumo aplinkoje; pažymi, kad dalijimosi ekonomikoje veiklos vykdytojų teigiamą poveikį kuriant naujas darbo vietas į darbo rinką ateinančiam jaunimui ir savarankiškai dirbantiems asmenims;
26. ragina Komisiją nedelsiant paskelbti gaires dėl duomenų apie viešai finansuojamą transportą išlaisvinimo ir suderintų transporto duomenų standartų bei programavimo sąsajų taikymo tam, kad būtų galima paskatinti duomenims imlias inovacijas ir naujų transporto paslaugų teikimą;
27. mano, kad bendradarbiavimo ekonomikos vystymosi sąlygomis nei konkretaus sektoriaus reguliavimas, nei platformų reguliavimas nėra tinkami sprendimai ir kad ateityje reikės reglamentuoti visą judumo sistemą; ragina kurti atnaujintą, daugiarūšę reglamentavimo sistemą, kuria skatinamos inovacijos ir konkurencingumas, taip pat vartotojų ir jų duomenų apsauga, užtikrinamos darbuotojų teisės ir vienodos sąlygos skirtingiems veiklos vykdytojams; turėdamas tai mintyje, atkreipia dėmesį į transporto sektoriaus sąveikumo svarbą, nes mažosioms įmonėms jis suteikia galimybę priimti vieningus sprendimus;
28. ragina valstybes nares, atsižvelgiant į dalijimosi ekonomikos modelių ypatumus ir skirtingą kiekvienos valstybės darbo teisę, įvertinti būtinybę atnaujinti jų galiojančią darbo teisę priderinant ją prie skaitmeninio amžiaus;
29. mano, kad siekiant šio tikslo reikia apjungti modelius, remiantis aiškiomis, nuosekliomis ir be jokių dalinių sutapimų „tarpininkų“ ir „paslaugų teikėjų“ apibrėžtimis; ragina atskirti tarpininkavimo platformas, kurios savo naudotojams nesukuria prekybinio pelno, ir platformas, kuriose paslaugų teikėjas (siekdamas pelno) palaiko santykius su klientu (kurie gali būti, bet gali ir nebūti darbdavio ir darbuotojo santykiai); siūlo, kad nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti tarpininkų

platformas pateikti informaciją, kurią institucijos laiko reikalinga, tam, kad galėtų visoms šalims palengvinti laikytis jų mokestinių, socialinių ir saugumo užtikrinimo įsipareigojimų, taip pat užtikrinti, kad šias platformas naudojančios paslaugų teikėjai būtų kompetentingi ir tinkamai kvalifikuoti (kad galėtų užtikrinti vartotojų apsaugą); pabrėžia, kad jau taikomos grįžtamosios informacijos ir reitingo sistemos taip pat padeda tarpininkams kurti pasitikėjimu pagrįstus santykius su vartotojais ir kad surinkti duomenys turėtų būti tvarkomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 95/46/EB;

30. mano, kad didelis bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos skaidrumo potencialas suteikia gero transporto paslaugų operacijų atsekamumo galimybę siekiant tikslo užtikrinti galiojančių teisės aktų įgyvendinimą; ragina Komisiją paskelbti gaires, kaip ES teisė turi būti taikoma įvairiems bendradarbiavimu grindžiamiems verslo modeliams, tam, kad, prireikus, būtų užpildytos reglamentavimo spragos užimtumo ir socialinio saugumo srityse nepažeidžiant nacionalinės kompetencijos;
31. pabrėžia, kad transporto sektoriuje veikiančioms įmonėms taip pat priskiriami subjektai, tiesiogiai neteikiantys transporto paslaugų, pavyzdžiui, mokymo paslaugų teikėjai, nuomos bendrovės, dirbtuvės ir paslaugų punktai; pažymi, kad dauguma šių subjektų veikia MVĮ sektoriuje; ragina atsižvelgti į šių subjektų poreikius, kuriant MVĮ plėtrą skatinančių teisės aktus ir investicinių projektus;
32. skatina Komisiją remti transporto sektoriaus MVĮ, suformuojant šios srities klasterius, į kuriuos jungtųsi vartotojai ir kitos suinteresuotosios šalys;
33. pažymi, kad dauguma dalijimosi ekonomikos paslaugų teikėjų nepriklauso ES; mano, kad ES turi plėtoti daugiau inovatyvių transporto sektoriaus startuolių, ir ragina labiau remti tokias įmones, ypač susijusias su jaunųjų verslininkų mokymais šioje srityje;
34. apgailestauja, kad iki šiol valstybių narių atsakas į dalijimosi ekonomikos vystymą buvo labai fragmentiškas, ir kai kuriais atvejais tikrai neatitinka šio sektoriaus plėtros potencialo ir naudos, taip pat prieštarauja vartotojų lūkesčiams, ir mano, kad pageidautini visos ES mastu koordinuojami veiksmai, apimantys tvaraus dalijimosi ekonomikos modelio klausimus; atkreipia dėmesį į pagrįstą Komisijos požiūrį į šį naują verslo modelį, kaip numatyta pastarojo meto jos komunikate, kuriame pabrėžiama bendradarbiavimo ekonomikos svarba augimui ateityje (COM(2016)0356);
35. pažymi, kad naujos technologijos turi didelio potencialo atsirasti naujoms paslaugų teikimo formoms prekių gabenimo sektoriuje; ypač akcentuoja dideles bepiločių orlaivių, kurie jau dabar yra labai veiksminga priemonė dirbant sudėtingomis sąlygomis, galimybes; pabrėžia, kad ES turi skatinti bepiločių orlaivių projektuojančių, gaminančių ir naudojančių MVĮ potencialą;
36. mano, kad bendradarbiavimu grindžiami modeliai labai svarbūs siekiant tvariai plėtoti susisiekimą atokiose, kalnuotose ir kaimo vietovėse, ir taip pat teikia netiesioginę naudą ir turizmo sektoriui;
37. mano, kad teisėkūros reikalavimai turėtų būti proporcingi įmonės veiklos pobūdžiui ir dydžiui; tačiau reiškia susirūpinimą dėl to, ar vis dar yra pagrindo atleisti lengvasias komercines transporto priemones nuo tam tikro skaičiaus Europos taisyklių taikymo, atsižvelgiant į tai, kad vis daugiau lengvųjų komercinių transporto priemonių



naudojama vykdant tarptautinį krovinių gabenimą, ir prašo Komisiją pateikti vertinimo ataskaitą dėl poveikio ekonomikai, aplinkai ir saugumui;

38. ragina kurti mažųjų transporto įmonių, mokslo tyrimų institutų ir vietos bei regioninių valdžios institucijų bendradarbiavo struktūras, siekiant geriau organizuoti judumą miestuose ir tarp jų, kad būtų galima veiksmingai reaguoti į naujų paslaugų ir produktų atsiradimą, įskaitant ir tuos, kuriuos siūlo MVI (pvz., pirmojo ir paskutiniojo transportavimo nuo durų iki durų etapo paslauga), geriau pritaikant jau veikiančią viešojo transporto tinklą prie keleivių poreikių ir lūkesčių; ragina informaciją apie mažųjų įmonių siūlomas mobilumo paslaugas įtraukti į kelionių informacijos ir planavimo paslaugas;
39. ragina steigti inovacines darbo grupes, kurios padėtų visiškai įgyvendinti dalijimosi miestų koncepciją ir padėtų vietos, regionų ir nacionalinėms institucijoms veiksmingai reaguoti į naujų paslaugų ir produktų atsiradimą;
40. pabrėžia tikslinių mokymų (pvz., susijusių su dideliais duomenų rinkiniais, integruotomis paslaugomis ir pan.) svarbą siekiant padėti transporto įmonėms, naudojantis skaitmenine sritimi, kurti pridėtinę vertę; todėl ragina patvirtinti, kaip turi būti vykdomas specialistų mokymas, kad jis atitiktų įgūdžius ir gebėjimus, kurių reikės taikant naujus veiklos modelius, ir kad visų pirma būtų įveiktas darbuotojų, ypač vairuotojų, trūkumas;
41. pažymi, kad MVI transporto sektoriuje plėtrą dažnai stabdo padidinta rizika, susijusi su tarpvalstybiniu verslu, ir atsirandanti dėl įvairių valstybių (narių) skirtingų teisinių sistemų; ragina Komisiją, bendradarbiaujant su valstybių narių nacionalinėmis, regionų ir vietos institucijomis, sukurti bendradarbiavimo ir komunikacijos platformas, siekiant konsultuoti ir mokyti MVI įvairių finansavimo programų, subsidijų ir tarptautinimo srityje; prašo Komisiją labiau išnaudoti esamas programas, kuriomis remiamos MVI, ir jas padaryti labiau matomas transporto sektoriaus dalyviams, atsižvelgiant į įvairių ES fondų sąveiką;
42. skatina vietos valdžios institucijas aktyviai dalyvauti įgyvendinant priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo principus miesto transporto srityje, išdėstytus Baltojoje knygoje dėl transporto, o veiklos vykdytojus – vykdyti veiklą pagal naują konkurencijos ir veiklos sistemą, naudojantis konkurenciniu pranašumu, kuris bus įgytas dėl paslaugų, teikiamų į aplinką neišskiriant anglies dioksido, ir dėl laipsniško jų valdymo, teikimo ir pardavimo skaitmeninimo;
43. ragina Europos Komisiją, valstybes nares ir vietos valdžios institucijas skatinti dalijimosi ekonomikos inovacijas, nes besirandantys bendradarbiavimu grindžiami modeliai padės sukurti palankesnes sąlygas joms diegti, pvz., dalijimosi automobiliu, dviračiu, krovinio transporto priemonėmis, taksi automobiliu paslaugas, susitarimus pavežti, užsakomuosius pervežimus autobusu ir jų sąsajas su viešuoju transportu;
44. ragina Komisiją, glaudžiai bendradarbiaujant jos generaliniams direktoratams, atidžiai stebėti skaitmeninės ekonomikos plėtrą ir „Skaitmeninės darbotvarkės“ teisėkūros iniciatyvų poveikį transporto sektoriui;
45. ragina Komisiją ir valstybes nares, bendradarbiaujant su socialiniais partneriais, reguliariai vertinti skaitmeninimo poveikį darbo vietų skaičiui ir rūšims transporto

sektoriuje ir užtikrinti, kad užimtumo ir socialinė politika neatsiliktų nuo transporto darbo rinkos skaitmeninimo;

46. rekomenduoja, kad bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos įmonės ir transporto sektoriuje dirbantys asmenys rastų būdų dirbti kartu siekiant bendrų interesų, pvz., draudimo srityje;
47. palankiai vertina tai, kad transporto sektoriuje socialiniai partneriai derasi dėl naujų darbo laiko modelių, kuriuos taikant darbuotojams būtų suteiktos galimybės geriau derinti darbą ir asmeninį gyvenimą; tačiau pabrėžia, jog svarbu, kad stebėseną atitiktų privalomas taisyklės dėl darbo laiko, vairavimo ir poilsio laiko, o tai galėtų būti lengviau įgyvendinti suskaitmeninus transporto sektorių;

o

o o

48. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.