



TEKSTY PRZYJĘTE

P8_TA(2016)0455

Nowe możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym modele biznesowe oparte na współpracy

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie nowych możliwości dla małych przedsiębiorstw transportowych, w tym modeli biznesowych opartych na współpracy (2015/2349(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 5 ust. 3,
- uwzględniając Protokół nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności,
- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju¹,
- uwzględniając zalecenie Komisji 2003/361/WE dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw,
- uwzględniając roczne sprawozdanie o europejskich MŚP 2014/2015,
- uwzględniając komunikaty Komisji pt. „»Najpierw myśl na małą skalę« – program »Small Business Act« dla Europy” (COM(2008)0394) oraz „Przegląd programu »Small Business Act« dla Europy” (COM(2011)0078),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się” (COM(2016)0356),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016)0501),

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie poprawy dostępu MŚP do finansowania¹,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 maja 2015 r. w sprawie możliwości dla MŚP w związku z ekologicznym wzrostem gospodarczym²,
 - uwzględniając instrument dla MŚP, inicjatywy INNO-SUP, COSME, „Twoja Europa – Biznes”, działanie pilotażowe „Szybka ścieżka do innowacji” (FTI) i sieć kontaktów przedsiębiorczości w ramach programu „Horyzont 2020”,
 - uwzględniając dyrektywę w sprawie handlu elektronicznego (2000/31/WE) oraz dyrektywę w sprawie usług (2006/123/WE),
 - uwzględniając komunikat Komisji pt. „Strategia jednolitego rynku cyfrowego dla Europy” (COM(2015)0192),
 - uwzględniając komunikat Komisji pt. „Usprawnianie jednolitego rynku: więcej możliwości dla obywateli i przedsiębiorstw” (COM(2015)0550),
 - uwzględniając instrument „Łącząc Europę” (ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.³),
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A8-0304/2016),
- A. mając na uwadze, że małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) są motorem napędowym europejskiej gospodarki oraz że stanowią – na podstawie danych z 2014 roku – 99,8 % wszystkich przedsiębiorstw sektora niefinansowego i zapewniają dwie trzecie wszystkich miejsc pracy;
 - B. mając na uwadze, że MŚP tworzące miejsca pracy w ciągu ostatnich lat zaliczały się głównie do sektora usług;
 - C. mając na uwadze, że małe przedsiębiorstwa transportowe odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu prawidłowej mobilności w Europie, ale często napotykają trudności w uzyskaniu dostępu do rynku lub utrzymaniu się na nim, głównie z powodu istniejących na nim monopoli;
 - D. mając na uwadze, że małe przedsiębiorstwa zapewniają wartość dodaną zwłaszcza w rejonach odizolowanych i gęsto zaludnionych dzięki doskonałej znajomości lokalnego rynku, bliskim kontaktom z klientem lub elastyczności w działaniu i zdolności do wprowadzania innowacji; mając ponadto na uwadze, że są one w stanie świadczyć zindywidualizowane usługi oraz przyczyniają się do zwalczania wykluczenia społecznego, do tworzenia miejsc pracy i działalności gospodarczej, do usprawnienia zarządzania mobilnością i rozwoju turystyki (gdzie usługi w zakresie mobilności są bezpośrednio związane z zapotrzebowaniem użytkowników na nowe produkty i

¹ Dz.U. C 24 z 22.1.2016, s. 2.

² Dz.U. C 353 z 27.9.2016, s. 27.

³ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129.

doświadczenia);

- E. mając na uwadze, że zarówno zapotrzebowanie na transport osób i towarów, jak i warunki świadczenia usług transportowych, są w znacznym stopniu zróżnicowane oraz że ograniczenie mobilności nie wchodzi w grę;
- F. mając na uwadze, że organizacja transportu w dużych miastach oraz na drogach dojazdowych do nich powoduje powstawanie zatorów komunikacyjnych i korków, co stanowi znaczne obciążenie dla gospodarki; mając na uwadze, że MŚP w sektorze transportu stanowią ważne uzupełnienie sieci transportu publicznego w dużych miastach, szczególnie w godzinach, kiedy częstotliwość kursowania środków publicznego transportu jest bardzo niska, oraz na obszarach peryferyjnych bez należycie rozwiniętych usług transportu podmiejskiego;
- G. mając na uwadze, że z badania przeprowadzonego niedawno przez Komisję wynika, że 17 % europejskich konsumentów skorzystało z usług świadczonych w ramach gospodarki dzielenia się, a 52 % jest świadomych oferowanych usług tego rodzaju; mając na uwadze oczekiwania konsumentów poszukujących łatwo dostępnych i elastycznych form korzystania z usług transportowych przy zachowaniu ceny usługi adekwatnej do realnych kosztów jej świadczenia oraz łatwego dostępu do rezerwacji i bezpiecznej płatności za wykonaną usługę;
- H. mając na uwadze, że gospodarka dzielenia się w sektorze transportu może aktywnie wspierać rozwój zrównoważonych form mobilności; mając na uwadze, że samoregulacja nie zawsze stanowi rozwiązanie, i że niezbędne są odpowiednie ramy regulacyjne;
- I. mając na uwadze, że konieczność zapewnienia zrównoważonego rozwoju i rewolucja w dziedzinie technologii informacyjno-komunikacyjnych stworzyły niespotykane dotychczas możliwości i wyzwania dla przedsiębiorstw, niezależnie od ich wielkości, pod względem reagowania na rosnący popyt na zrównoważoną mobilność w ramach ograniczeń wynikających z niedostatecznie rozwiniętej infrastruktury;
- J. mając na uwadze, że wykładniczy wzrost nasycenia inteligentnymi urządzeniami mobilnymi oraz powszechny dostęp do szerokopasmowego internetu o dużej przepustowości umożliwiły stworzenie nowych narzędzi cyfrowych zarówno dla podmiotów świadczących usługi transportowe, jak i klientów, przez co zmalały koszty transakcji oraz znaczenie fizycznej lokalizacji usługodawców, którzy mogą korzystać z powszechnej łączności w celu świadczenia usług na poziomie nie tylko regionalnym, ale i globalnym, w tym za pośrednictwem sieci cyfrowych oraz z obszarów oddalonych;
- K. mając na uwadze, że sektor transportu przeszedł w ostatnich latach istotne przemiany w wyniku postępu technologicznego, nowych modeli biznesowych oraz digitalizacji, co wywarło znaczny wpływ na tradycyjne modele biznesowe oraz warunki pracy i zatrudnienia w tym sektorze; mając na uwadze, że, z jednej strony, sektor transportu stał się otwarty, zaś z drugiej, warunki pracy w wielu przypadkach pogorszyły się z powodu kryzysu gospodarczego i niekiedy niewystarczającego poziomu wdrożenia obowiązujących przepisów;
- L. mając na uwadze, że sektor transportu obejmuje nie tylko podmioty świadczące bezpośrednio usługi transportowe, ale także MŚP oferujące usługi takie jak

serwisowanie środków transportu, sprzedaż części zamiennych, szkolenie personelu czy wynajem pojazdów i sprzętu; mając na uwadze, że z działalnością tą wiąże się ogromny potencjał tworzenia miejsc pracy, w tym zatrudnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników; mając na uwadze, że polityka w sektorze transportu powinna brać pod uwagę interesy całego łańcucha wartości;

- M. mając na uwadze, że jedynie 1,7 % przedsiębiorstw w UE w pełni wykorzystuje zaawansowane technologie cyfrowe, a 41 % wcale z nich nie korzysta; mając na uwadze, że jeśli UE ma utrzymać i zwiększyć swoją konkurencyjność, kluczowe znaczenie ma cyfryzacja wszystkich sektorów;
- N. mając na uwadze, że elastyczność i łatwość wejścia na rynek leżące u podstaw gospodarki dzielenia się mogą zapewnić możliwość zatrudnienia grupom tradycyjnie wykluczonym z rynku pracy, w szczególności kobietom, ludziom młodym i migrantom;
- O. mając na uwadze, że usługi transportowe mogą stanowić dobry sposób na rozpoczęcie działalności na własny rachunek i wspierać kulturę przedsiębiorczości;
- P. mając na uwadze, że internetowe platformy usług transportowych mogą dostarczyć możliwości sprawnego pogodzenia z jednej strony usług poszukiwanych przez konsumentów, a z drugiej strony miejsc pracy oferowanych przez zarejestrowanych przedsiębiorstw lub pracowników;
- Q. mając na uwadze, że według OECD wysokiej jakości praca jest niezbędnym czynnikiem w staraniach służących rozwiązaniu problemu wysokiego poziomu nierówności i w promowaniu spójności społecznej;

I. Wyzwania dla małych przedsiębiorstw transportowych

1. uważa, że przedsiębiorstwa transportowe stawiają czoła poważnym wyzwaniom w celu reagowania na rosnące zapotrzebowanie na mobilność w warunkach ograniczeń infrastrukturalnych i coraz większych wymogów środowiskowych; zaznacza, że chociaż wszystkie przedsiębiorstwa transportowe odczuwają presję, by w ramach COP21 zapewnić bezpieczne, zrównoważone, szczególnie konkurencyjne i odpowiedzialne pod względem środowiskowym rozwiązania, które jednocześnie ograniczą zatępienie komunikacyjne, to małym przedsiębiorstwom jest trudniej stawić czoła tym wyzwaniom i jest to dla nich bardziej kosztowne;
2. podkreśla, że zbyt częste zmiany norm dotyczących emisji spalin przez pojazdy mogą spowodować szczególne trudności dla małych przedsiębiorstw transportowych, zważywszy na okresy amortyzacji ich flot pojazdów;
3. zwraca uwagę na złożony charakter sektora transportu, który cechuje wielopoziomowe zarządzanie (na szczeblu lokalnym, krajowym, europejskim i globalnym) w dużej mierze nadal podzielone ze względu na rodzaj transportu; zauważa, że sektor ten podlega rygorystycznym uregulowaniom, zwłaszcza w kwestii dostępu do zawodu, przedmiotowej działalności, a także rozwoju usług transportowych, korzystania z nich i obrotu nimi (wyłączne prawa, ograniczenie liczby licencji) oraz subsydiowania; podkreśla, że ochrona i bezpieczeństwo mają fundamentalne znaczenie dla sektora transportu, jednak ubolewa nad faktem, że kwestie te są czasami wykorzystywane jako pretekst do tworzenia sztucznych barier;

4. wzywa państwa członkowskie, by położyły kres nadmiernej regulacji, która jest często powiązana z odruchem obronnym korporacji zawodowych i prowadzi do fragmentacji, złożoności i braku elastyczności rynku wewnętrznego, co pogłębia nierówności; uważa, że wskazane byłoby, aby państwa członkowskie nie szukały licznych rozwiązań kwestii legalności platform internetowych i aby tym samym unikały nieuzasadnionych i jednostronnych środków ograniczających; wzywa państwa członkowskie, aby stosowały się do postanowień dyrektywy w sprawie handlu elektronicznego (2000/31/WE) i dyrektywy w sprawie usług (2006/123/WE) oraz aby w pełni wdrażały te postanowienia; uważa, że swobodny przepływ usługodawców i swoboda przedsiębiorczości, określone odpowiednio w art. 56 i 49 TFUE, są niezbędne do osiągnięcia europejskiego wymiaru usług, a przez to rynku wewnętrznego;
5. podkreśla, że z powodu obecnego braku niepewności prawa co do definicji „usługodawcy” w sektorze transportu nie jest możliwe zapewnienie uczciwej konkurencji, a także wyraża ubolewanie w związku z trudnościami, jakie napotyka wiele małych przedsiębiorstw w uzyskiwaniu dostępu do rynku krajowego i międzynarodowego oraz w opracowywaniu lub oferowaniu nowych usług; podkreśla fakt, że powyższy stan rzeczy utrudnia dostęp MŚP do tego sektora;
6. jest zdania, że należy zmienić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009, aby rozwiązać kwestię poważnych zakłóceń, jakie wystąpiły na krajowych rynkach transportowych wielu państw członkowskich po jego wprowadzeniu;
7. z zadowoleniem przyjmuje możliwości oferowane przez małe przedsiębiorstwa transportowe i nowe modele biznesowe oparte na współpracy, jednocześnie ubolewając nad istnieniem praktyk antykonkurencyjnych spowodowanych niejednakowym stosowaniem zasad UE w państwach członkowskich, w szczególności w zakresie wynagrodzeń i systemów zabezpieczenia społecznego, co może prowadzić do poważnych zakłóceń, takich jak dumping społeczny, i do wyzwań związanych z bezpieczeństwem;
8. wzywa Komisję i państwa członkowskie do lepszego egzekwowania prawa; uważa, że wszelka zmiana prawodawstwa dotyczącego warunków socjalnych i warunków pracy musi przebiegać z poszanowaniem wszystkich podstawowych wolności w UE oraz nie może ograniczać uczciwej konkurencji opartej na obiektywnej przewadze konkurencyjnej ani nakładać żadnych nowych obciążeń administracyjnych czy dodatkowych kosztów na małe przedsiębiorstwa transportowe;
9. stwierdza, że małe przedsiębiorstwa transportowe muszą inwestować nie tylko po to, aby działać zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa, ale także po to, by utrzymać konkurencyjność (np. poprzez skupienie się na nowych technologiach); ubolewa nad faktem, że w przeciwieństwie do dużych firm dostęp do kredytów i finansowanie rynkowe tych przedsiębiorstw pozostają ograniczone pomimo środków luzowania ilościowego, podczas gdy z drugiej strony publiczna pomoc finansowa, zwłaszcza europejska, jest rzadko uruchamiana z powodu zbyt skomplikowanych i długich procedur administracyjnych; podkreśla znaczenie upowszechniania wiedzy i świadczenia pomocy wnioskodawcom będącym małymi przedsiębiorstwami w ramach Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego;
10. zauważa, że w kontekście coraz powszechniejszej urbanizacji transport powinien być

zorganizowany w sposób bardziej zintegrowany, zdigitalizowany i multimodalny oraz że ośrodki miejskie mają coraz częściej do odegrania centralną rolę w organizacji zrównoważonej mobilności; podkreśla rosnący wpływ aplikacji do planowania podróży multimodalnych oraz znaczenie, jakie dla małych przedsiębiorstw ma znalezienie się w wykazie dostępnych aplikacji i portfeli usług transportowych; zaznacza, że powszechny dostęp do internetu sprzyjałby udostępnianiu transportu i lepszemu planowaniu podróży;

11. zauważa, że w związku z trudnościami ekonomicznymi i brakiem środków na utrzymanie „kapilarnej sieci” transportu w wielu regionach, zwłaszcza tych gorzej skomunikowanych i słabo zaludnionych, dochodzi do licznych przypadków zamknięcia linii o drugorzędym znaczeniu; uważa, że pojawienie się modeli biznesowych opartych na współpracy nie może w żaden sposób uzasadniać rezygnacji z usług transportu publicznego w tych regionach;
12. podkreśla szczególne znaczenie dla mobilności miejskiej wypożyczalni lekkich pojazdów takich jak rowery czy skutery; zauważa, że zdecydowana większość takich podmiotów operuje w sektorze MŚP; zachęca aby potencjał tych podmiotów w procesie zwiększania poziomu mobilności miejskiej oraz kształtowania efektywnego energetycznie i zasobooszczędnego transportu w miastach był częściej uwzględniany;
13. wzywa państwa członkowskie i Komisję do rozważenia możliwości tworzenia grup małych przedsiębiorstw transportowych, co ułatwiłoby rozwój partnerstwa między takimi przedsiębiorstwami i pomogłoby klientom w lokalizowaniu odpowiadających ich potrzebom usług świadczonych przez małe przedsiębiorstwa transportowe;
14. wzywa Komisję, aby przy ustalaniu wytycznych w tym zakresie uwzględniała trudności związane z wdrażaniem modeli biznesowych opartych na współpracy w obrębie środowisk wiejskich i pozamiejskich;
15. stwierdza, że optymalizacja wykorzystania pojazdów i infrastruktury jest możliwa dzięki rozwojowi modeli biznesowych opartych na współpracy, co z kolei pomaga w bardziej zrównoważony sposób zaspokoić zapotrzebowanie na mobilność; zauważa, że rosnące wykorzystywanie danych generowanych przez użytkowników może powodować tworzenie wartości dodanej w łańcuchu transportowym; podkreśla jednak, że koncentracja danych w rękach zaledwie kilku platform pośrednictwa mogłaby mieć niekorzystny wpływ zarówno na sprawiedliwy podział dochodów, jak i na zrównoważony udział w inwestycjach infrastrukturalnych i w innych istotnych kosztach, co ma bezpośredni wpływ na MŚP;
16. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że platformy pośrednictwa zapoczątkowały ideę wzajemnego kwestionowania swoich pozycji, pozycji dotychczasowych graczy rynkowych i struktur korporacji zawodowych, a także podważania istniejących monopolii i zapobiegania powstawaniu nowych; podkreśla, że sprzyja to powstaniu rynku ukierunkowanego w dużo większym stopniu na zaspokajanie popytu konsumpcyjnego i skłaniającemu państwa członkowskie do ponownego zastanowienia się nad strukturą rynku; zaznacza jednak, że jeżeli nie powstaną odpowiednie i jasne ramy prawne, platformy pośrednictwa – charakteryzujące się modelem działania, w którym „zwycięzca bierze wszystko” – doprowadzą do powstania monopolii i zaszkodzą różnorodności tkanki gospodarczej;

17. zwraca uwagę na możliwości i wyzwania (np. małe przedsiębiorstwa mogłyby powstać również w tych nowych dziedzinach) wynikające z rozwoju pojazdów zintegrowanych z siecią i samosterujących (samochody, statki, drony, system jazdy w kolumnie pojazdów); w związku z tym wzywa Komisję do przedstawienia planu działania dotyczącego pojazdów zintegrowanych z siecią i samosterujących oraz do opracowania analizy potencjalnych skutków, jakie powszechne wykorzystanie tej technologii może mieć dla europejskiego sektora transportu, szczególnie dla MŚP;

II. Zalecenia: jak wyzwania przekształcić w możliwości

18. zachęca, by nie ustawać w wysiłkach na rzecz ukończenia budowy jednolitego europejskiego obszaru transportu; uważa, że wszystkie regulacje nakładające nowe wymagania na małe przedsiębiorstwa, zwłaszcza w kwestiach podatkowych, socjalnych i środowiskowych, powinny być proporcjonalne, proste i jasne, nie powinny hamować ich rozwoju, za to powinny odzwierciedlać w razie konieczności specyfikę regionalną i krajową różnych państw członkowskich; jest zdania, że takim regulacjom muszą towarzyszyć odpowiednie zachęty (o charakterze regulacyjnym i/lub finansowym);
19. uważa, że ukierunkowanie wysiłków na utworzenie skoordynowanego i zintegrowanego europejskiego systemu mobilności jest najlepszą metodą, aby odpowiednio zintegrować wszystkie przedsiębiorstwa oferujące usługi z wykorzystaniem wszystkich rodzajów transportu w ramach wspólnego dynamicznego procesu, w którym digitalizacja i promocja innowacji realizowana przez sam sektor transportu jest najlepszym sposobem na zagwarantowanie klientom jednego spójnego systemu, a osobom zatrudnionym lepszej pozycji umożliwiającej pozyskiwanie wartości;
20. zauważa, że poziom dostosowania usług oferowanych przez MŚP w sektorze transportu nie zawsze w wystarczającym stopniu uwzględnia potrzeby osób niepełnosprawnych i osób starszych; zachęca, aby wszelkie narzędzia i programy ukierunkowane na wsparcie tych podmiotów uwzględniały konieczność jak najlepszego dostosowania usług transportowych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
21. zaznacza, że w obliczu braku inwestycji w infrastrukturę koszty powinny ponosić wszystkie podmioty odnoszące korzyści z korzystania z tej infrastruktury, z pełnym uwzględnieniem wszystkich istniejących już podatków i opłat transportowych oraz negatywnych skutków dla środowiska i zdrowia; w odniesieniu do transportu drogowego podkreśla znaczenie internalizacji negatywnych efektów zewnętrznych oraz przeznaczania przychodów na cele związane z korzystaniem z infrastruktury transportowej, w tym transgranicznej; uważa jednak, że może to powodować szczególne problemy dla małych przedsiębiorstw, również w regionach najbardziej oddalonych, co należy mieć na uwadze w pierwszej kolejności;
22. przypomina, że Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych został ustanowiony w celu wspierania wysoce innowacyjnych projektów opartych na potrzebach rynkowych, i w związku z tym uznaje go za instrument mający zasadnicze znaczenie dla MŚP działających w sektorze transportu w kwestii opracowywania nowych rozwiązań z zakresu mobilności; wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyspieszenia wdrażania funduszu i zwiększenia pomocy dla MŚP oraz przedsiębiorstw typu start-up przygotowujących tego typu projekty;
23. zachęca Komisję i państwa członkowskie do podjęcia odpowiednich działań w celu

zwalczania praktyk antykonkurencyjnych dużych, zintegrowanych grup, aby uporać się z dyskryminacją i ograniczeniami w dostępie do rynku niezależnie od wielkości czy rodzaju przedsiębiorstwa, zwłaszcza w odniesieniu do nowych modeli biznesowych; wzywa do dialogu i poprawy stosunków – głównie na nowych i potencjalnych rynkach – między przewoźnikami a podmiotami zamawiającymi oraz do rozwiązania problemu pozornego samozatrudnienia;

24. zachęca do włączania MŚP w projekt budowy zintegrowanego europejskiego systemu biletowego; zauważa, że skuteczność takiego systemu będzie uzależniona od objęcia nim jak największej liczby firm i podmiotów oferujących usługi transportowe; zauważa, że proces wymiany informacji i doświadczeń między dużymi operatorami a MŚP może przynieść efekt synergii, niezwykle korzystny dla projektowania efektywnej sieci transportu w Europie;
25. z myślą o zwiększeniu przejrzystości wzywa do przeglądu i harmonizacji zasad dostępu do zawodów i działalności regulowanych w Europie oraz kontroli dotyczących tych zawodów, aby nowe podmioty gospodarcze i usługi związane z platformami cyfrowymi, a także gospodarka dzielenia się mogły rozwijać się w środowisku przyjaznym przedsiębiorczości, obejmującym większą przejrzystość zmian w ustawodawstwie, oraz współistnieć z tradycyjnymi podmiotami gospodarczymi w warunkach zdrowej konkurencji; dostrzega pozytywne skutki działalności prowadzonej przez podmioty w ramach gospodarki dzielenia się pod względem tworzenia nowych miejsc pracy dla młodych ludzi wchodzących na rynek pracy i osób pracujących na własny rachunek;
26. wzywa Komisję do niezwłocznego opublikowania planu działania dotyczącego uwolnienia danych na temat transportu finansowanego ze środków publicznych oraz wprowadzenia zharmonizowanych norm dotyczących interfejsów danych o transporcie i interfejsów programowania w związku z transportem, aby pobudzać innowacje związane z przetwarzaniem dużych ilości danych i świadczenie nowych usług transportowych;
27. uznaje, mając na względzie rozwój gospodarki dzielenia się, że rozwiązaniem nie są ani regulacje sektorowe, ani regulacje ukierunkowane wyłącznie na platformy i że system mobilności należy ujmować w przyszłości jako jedną całość; wzywa do ustanowienia unowocześnionych, multimodalnych ram regulacyjnych, które wspierałyby innowacyjność i konkurencyjność, ochronę konsumentów i ich danych oraz praw pracowniczych, a także zapewniałyby równe warunki działania różnych podmiotów; w związku z tym zwraca uwagę na ważne znaczenie interoperacyjności w sektorze transportowym, ponieważ umożliwia ona małym przedsiębiorstwom jednolite rozwiązania;
28. wzywa państwa członkowskie, aby dokonały oceny konieczności dostosowania krajowych przepisów prawa pracy do epoki cyfrowej, z uwzględnieniem cech modeli gospodarki dzielenia się i odpowiednich przepisów prawa pracy każdego z państw członkowskich;
29. uważa, że ten cel wymaga konwergencji modeli opartej na czytelnej, spójnej i pozbawionej powielonych elementów definicji pośredników i usługodawców; apeluje o dokonanie rozróżnienia między tymi platformami pośrednictwa, które nie przynoszą ich użytkownikom zysków handlowych, a tymi, które umożliwiają kontakt dostawcy usługi

(czerpiącego zysk) i klienta, niezależnie od tego, czy między usługodawcą a platformą zachodzi relacja pracodawca-pracownik; sugeruje, aby – w celu ułatwienia wywiązywania się przez wszystkie strony ze zobowiązań podatkowych i zobowiązań dotyczących zabezpieczenia społecznego oraz w celu zagwarantowania kompetencji i należytych kwalifikacji usługodawców korzystających z platform (tak aby zapewnić ochronę konsumentów) – organy krajowe miały prawo występowania do platform pośrednictwa o informacje, które uznają za niezbędne; podkreśla, że istniejące już systemy opinii i ocen również pomagają pośrednikom budować zaufanie w relacjach z klientami oraz że uzyskane w ten sposób dane powinny być przetwarzane zgodnie z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady;

30. uważa, że wysoki potencjał przejrzystości gospodarki dzielenia się umożliwia sprawne śledzenie świadczonych usług transportowych zgodnie z celem egzekwowania obowiązujących przepisów; wzywa Komisję, by opublikowała wytyczne w sprawie sposobu stosowania prawa UE do poszczególnych modeli prowadzenia działalności w ramach gospodarki dzielenia się w celu wypełnienia, w razie konieczności, luk regulacyjnych w dziedzinie zatrudnienia i zabezpieczenia społecznego z poszanowaniem kompetencji krajowych;
31. podkreśla, że do przedsiębiorstw transportowych zaliczają się także podmioty nieświadczące wprost usług transportowych, takie jak podmioty oferujące usługi szkoleniowe, wypożyczalnie pojazdów oraz warsztaty i punkty serwisowe; zauważa, że zdecydowana większość tych podmiotów działa w sektorze MŚP; wzywa do uwzględnienia potrzeb tych podmiotów przy projektowaniu rozwiązań prawnych i programów inwestycyjnych mających na celu wspieranie rozwoju MŚP;
32. zachęca Komisję do wspierania MŚP działających w sektorze transportu w zakresie tworzenia w tym obszarze klastrów otwartych zarówno dla konsumentów, jak i dla innych zainteresowanych podmiotów;
33. zwraca uwagę, że większość usługodawców w gospodarce dzielenia się pochodzi spoza UE; uważa, że UE musi opracować więcej innowacyjnych przedsiębiorstw typu start-up w sektorze transportu, i zachęca do większego wsparcia dla takich firm, zwłaszcza w zakresie szkolenia młodych przedsiębiorców w tej dziedzinie;
34. ubolewa, że odpowiedź państw członkowskich na rozwój gospodarki dzielenia się była jak dotąd bardzo fragmentaryczna, a w niektórych przypadkach zdecydowanie nieadekwatna do potencjału i korzyści płynących z rozwoju tego sektora, a także sprzeczna z oczekiwaniami konsumentów, ponadto uważa, że pożądane jest skoordynowane i całościowe podejście na szczeblu europejskim, obejmujące kwestie związane z modelami biznesowymi opartymi na współpracy; odnotowuje rozsądne podejście Komisji do tego „nowego modelu biznesowego” określone w niedawnym komunikacie, w którym położono szczególny nacisk na znaczenie gospodarki dzielenia się dla wzrostu gospodarczego w przyszłości (COM(2016)0356);
35. zauważa ogromny potencjał nowych technologii dla powstawania nowych form świadczenia usług w sektorze transportu towarów; szczególnie podkreśla ogromne możliwości związane z dronami, które już teraz stanowią bardzo skuteczne narzędzie pracy w trudnych warunkach; podkreśla, że UE powinna wspierać potencjał MŚP zajmujących się projektowaniem, produkcją i wykorzystaniem dronów;

36. uważa, że modele biznesowe oparte na współpracy stanowią ważny wkład w zrównoważony rozwój połączeń w rejonach peryferyjnych, górskich i wiejskich oraz że przynoszą one pośrednio korzyści sektorowi turystycznemu;
37. jest zdania, że wymogi prawne powinny być proporcjonalne do charakteru prowadzonej działalności i wielkości przedsiębiorstwa; ma jednak wątpliwości co do tego, czy zwolnienie lekkich pojazdów dostawczych ze stosowania szeregu europejskich przepisów jest wciąż uzasadnione, biorąc pod uwagę rosnące wykorzystywanie tych pojazdów w międzynarodowym transporcie towarów, a także zwraca się do Komisji o przedstawienie diagnostycznego sprawozdania na temat konsekwencji gospodarczych oraz wpływu na środowisko i bezpieczeństwo;
38. wzywa do ustanowienia struktur współpracy między małymi przedsiębiorstwami transportowymi, ośrodkami badań naukowych oraz władzami lokalnymi i regionalnymi w celu lepszego zorganizowania zrównoważonej mobilności w miastach i między miastami, aby skutecznie reagować na pojawianie się nowych usług i produktów, łącznie z oferowanymi przez MŚP (np. pierwszy i ostatni etap usługi transportowej „od drzwi do drzwi”), a także do lepszego dostosowania istniejących sieci transportu publicznego do potrzeb i oczekiwań pasażerów; domaga się włączenia informacji na temat usług w zakresie mobilności oferowanych przez małe przedsiębiorstwa do usług informowania o podróżach i planowania podróży;
39. wzywa do tworzenia grup zadaniowych ds. innowacji, aby umożliwić pełne wdrożenie koncepcji „wspólnych miast” i wspomóc władze lokalne, regionalne i krajowe w skutecznym reagowaniu na pojawianie się nowych usług i produktów;
40. podkreśla znaczenie ukierunkowanych szkoleń (np. dotyczących dużych zbiorów danych, usług zintegrowanych itp.) dla wsparcia przedsiębiorstw transportowych w wytwarzaniu wartości dodanej ze sfery cyfrowej; apeluje zatem o dostosowanie sposobu szkolenia profesjonalistów zgodnie z umiejętnościami i kwalifikacjami, których wymagają nowe modele biznesowe, w szczególności w celu rozwiązania problemu niedoboru pracowników, zwłaszcza kierowców;
41. zwraca uwagę, że MŚP działające w sektorze transportu często powstrzymują się przed poszerzaniem zakresu działalności ze względu na większe zagrożenia związane z działalnością transgraniczną, które wynikają z rozbieżności między systemami prawnymi w różnych państwach (członkowskich); wzywa Komisję, aby w porozumieniu z organami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi państw członkowskich rozwijała platformy współpracy i komunikacji w celu oferowania MŚP doradztwa i szkoleń na temat różnych systemów finansowania, dotacji i umiędzynarodowienia; zwraca się do Komisji, by w większym stopniu wykorzystywała istniejące programy wspierania MŚP i szerzej informowała o nich podmioty działające w sektorze transportu w kontekście synergii między różnymi funduszami UE;
42. zachęca władze lokalne do czynnego zaangażowania na rzecz przestrzegania zasad obniżania emisyjności transportu miejskiego zawartych w białej księdze w sprawie transportu a podmioty rynkowe do działania w obrębie nowych ram konkurencyjności i działalności, co zapewni im przewagę konkurencyjną w postaci oferowania usług transportowych o zerowej emisji oraz dalszej cyfryzacji ich struktur zarządzania, działalności i udostępniania na rynku;

43. wzywa Komisję, państwa członkowskie i władze lokalne, by wspierały innowacje w dziedzinie gospodarki dzielenia się, którym z kolei będzie sprzyjać pojawienie się modeli biznesowych opartych na współpracy, a należą do nich między innymi: współdzielenie samochodu, współdzielenie roweru, wspólny przewóz ładunków, wspólne korzystanie z taksówek, wspólne korzystanie z samochodu, usługi autobusowe na żądanie oraz wzajemne połączenia tych rodzajów transportu z transportem publicznym;
44. wzywa Komisję do ścisłego monitorowania – w drodze pogłębionej współpracy między jej dyrekcjami generalnymi – rozwoju gospodarki cyfrowej oraz wpływu inicjatyw ustawodawczych realizowanych w ramach agendy cyfrowej na sektor transportu;
45. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby we współpracy z partnerami społecznymi regularnie dokonywały oceny wpływu digitalizacji na liczbę i rodzaj miejsc pracy w sektorze transportu oraz by zadbały o to, by zatrudnienie i polityka społeczna nadążały za digitalizacją rynku pracy w sektorze transportu;
46. zaleca, by przedsiębiorstwa funkcjonujące w ramach gospodarki dzielenia się, a także osoby zatrudnione w sektorze transportu wypracowały modele umożliwiające współpracę przy realizacji wspólnych celów, jak np. w dziedzinie ubezpieczeń;
47. z zadowoleniem przyjmuje elastyczne modele czasu pracy wynegocjowane przez partnerów społecznych w sektorze transportu, które ułatwiają pracownikom godzenie życia zawodowego i prywatnego; podkreśla jednak, że należy monitorować przestrzeganie wymogów dotyczących godzin pracy oraz czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, co powinno stać się łatwiejsze w wyniku digitalizacji sektora transportu;

o

o o
48. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.