



TEXTE ADOPTATE

P8_TA(2016)0455

Noi oportunități pentru întreprinderile mici de transport, inclusiv modelele de afaceri cooperative

Rezoluția Parlamentului European din 24 noiembrie 2016 referitoare la noile oportunități pentru întreprinderile mici din sectorul transporturilor, inclusiv modelele de economie colaborativă (2015/2349(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 5 alineatul (3),
- având în vedere Protocolul nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității,
- având în vedere Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),
- având în vedere Rezoluția sa din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile¹,
- având în vedere Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei privind definirea microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii,
- având în vedere raportul anual pe 2014/2015 privind IMM-urile europene,
- având în vedere comunicările Comisiei intitulate „«Gândiți mai întâi la scară mică» – Un «Small Business Act» pentru Europa” (COM(2008)0394) și „Revizuirea «Small Business Act» pentru Europa” (COM(2011)0078),
- având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „O agendă europeană pentru economia colaborativă” (COM(2016)0356),
- având în vedere Comunicarea Comisiei privind o strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon (COM(2016)0501),

¹ Texte adoptate, P8_TA(2015)0310.

- având în vedere rezoluția sa din 5 februarie 2013 referitoare la îmbunătățirea accesului la finanțare al IMM-urilor¹,
 - având în vedere rezoluția sa din 19 mai 2015 referitoare la oportunitățile de creștere ecologică pentru IMM-uri²,
 - având în vedere instrumentul pentru IMM-uri din cadrul programului Orizont 2020 și INNOSUP, COSME, portalul „Europa ta - întreprinderi”, proiectul pilot „Calea rapidă spre inovare” și oportunitățile de colaborare în rețea,
 - având în vedere Directiva privind comerțul electronic (2000/31/CE) și Directiva privind serviciile (2006/123/CE),
 - având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „O strategie privind piața unică digitală pentru Europa” (COM(2015)0192),
 - având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „Ameliorarea pieței unice: mai multe oportunități pentru cetățeni și pentru întreprinderi” (COM(2015)0550),
 - având în vedere Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) creat prin Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013³,
 - având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (A8-0304/2016),
- A. întrucât întreprinderile mici și mijlocii (IMM-urile) constituie motorul principal al economiei europene, reprezentând, în 2014, 99,8 % din toate întreprinderile din sectorul nefinanciar și asigurând două din totalul locurilor de muncă;
 - B. întrucât, în ultimii ani, IMM-urile creatoare de locuri de muncă se găsesc în principal în sectorul serviciilor;
 - C. întrucât întreprinderile mici de transport joacă un rol esențial în buna funcționare a mobilității în Europa, dar se confruntă adesea cu dificultăți în ceea ce privește accesul și menținerea pe piață, în special din cauza prezenței monopolurilor pe această piață;
 - D. întrucât întreprinderile mici aduc valoare adăugată în special în zonele îndepărtate și în zonele dens populate, datorită unei cunoașteri excelente a pieței locale, apropierii de client și/sau agilității și capacității de inovare; întrucât, în plus, aceste întreprinderi pot furniza servicii adaptate și reprezintă instrumente de combatere a excluziunii sociale, creând locuri de muncă, generând activități economice, îmbunătățind gestionarea mobilității și contribuind la dezvoltarea turismului (în cadrul căruia serviciile de mobilitate sunt legate direct de cererea vizitatorului de noi produse și experiențe);
 - E. întrucât, pentru persoane și bunuri, atât cererea de servicii de transport, cât și condițiile

¹ JO C 24, 22.1.2016, p. 2.

² JO C 353, 27.9.2016, p. 27.

³ JO L 348, 20.12.2013, p. 129.

aplicabile furnizării acestora variază în mod considerabil și întrucât reducerea mobilității nu reprezintă o opțiune;

- F. întrucât organizarea transportului în marile orașe și pe șoselele spre marile orașe cauzează congestionarea traficului și blocaje rutiere, creând o povară semnificativă asupra economiei; întrucât IMM-urile din sectorul transporturilor reprezintă o completare importantă a rețelei de transport public în nodurile urbane, în special în momente ale zilei în care transportul public este foarte rar, precum și în zonele periferice care nu dispun de un serviciu de transport suburban bine dezvoltat;
- G. întrucât un studiu recent efectuat de Comisie arată că 17 % dintre consumatorii europeni au utilizat serviciile oferite de economia colaborativă, iar 52 % au cunoștință de serviciile oferite; întrucât așteptările consumatorilor sunt legate de modalități ușor accesibile și flexibile de utilizare a serviciilor de transport, prețurile fiind menținute la nivelul costurilor reale ale furnizării, precum și de un acces facil la rezervări și plăți securizate pentru serviciile prestate;
- H. întrucât economia colaborativă în sectorul transporturilor poate promova activ dezvoltarea unor forme sustenabile de mobilitate; întrucât autoreglementarea nu reprezintă întotdeauna o soluție și este nevoie de un cadru de reglementare adecvat;
- I. întrucât imperativul dezvoltării sustenabile și revoluția din domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor au creat posibilități și provocări fără precedent pentru întreprinderile de toate dimensiunile în ceea ce privește capacitatea de a răspunde cererii tot mai mari în materie de mobilitate sustenabilă în contextul constrângerilor impuse de infrastructura limitată;
- J. întrucât creșterea exponențială a introducerii dispozitivelor mobile inteligente, precum și acoperirea extinsă a rețelei în bandă largă de mare viteză au creat noi instrumente digitale atât pentru prestatorii de servicii de transport, cât și pentru clienți, reducând costurile tranzacțiilor și, de asemenea, diminuând importanța situații fizice a prestatorilor de servicii, ceea ce le permite să fie conectați pe scară largă pentru a presta serviciile, nu doar la nivel regional, ci și la nivel global, prin intermediul rețelelor digitale, de asemenea din zone îndepărtate;
- K. întrucât progresul tehnologic, noile modele de afaceri și digitalizarea au transformat în mod semnificativ sectorul transporturilor în ultimii ani, cu efecte majore asupra modelelor tradiționale de afaceri și asupra condițiilor de lucru și a locurilor de muncă din acest sector; întrucât, în timp ce, pe de o parte, sectorul transporturilor s-a deschis, pe de altă parte, condițiile de lucru s-au deteriorat în multe cazuri, din cauza crizei economice și, uneori, din cauza punerii insuficiente în aplicare a reglementărilor existente;
- L. întrucât sectorul transporturilor cuprinde nu doar furnizorii direcți de servicii de transport, ci și IMM-urile care oferă servicii cum ar fi mentenanța mijloacelor de transport, comercializarea de piese de schimb, instruirea personalului și închirierea de vehicule și de echipamente; întrucât potențialul creării de locuri de muncă legate de aceste activități, inclusiv a locurilor de muncă pentru lucrătorii cu înaltă calificare, este enorm; întrucât politicile care vizează sectorul transporturilor ar trebui să țină cont de interesele întregului lanț valoric;

- M. întrucât doar 1,7 % dintre întreprinderile din UE utilizează pe deplin tehnologiile digitale avansate, în timp ce 41 % nu le utilizează deloc; întrucât digitalizarea tuturor sectoarelor este esențială pentru a menține și a îmbunătăți competitivitatea UE;
- N. întrucât flexibilitatea și facilitarea accesului inerente economiei colaborative pot oferi șanse de angajare grupurilor excluse în mod tradițional de pe piața forței de muncă, în special femeilor, tinerilor și migranților;
- O. întrucât serviciile de transport pot oferi o modalitate bună de a deveni lucrător care desfășoară o activitate independentă și pot promova o cultură a antreprenoriatului;
- P. întrucât platformele online pentru serviciile de transport pot oferi posibilitatea unei corelări rapide între cererile de servicii din partea clienților, pe de o parte, și oferta de forță de muncă a întreprinderilor sau lucrătorilor înregistrați, pe de altă parte;
- Q. întrucât OCDE consideră că locurile de muncă de bună calitate sunt un factor esențial al eforturilor de combatere a nivelurilor ridicate de inegalitate și de promovare a coeziunii sociale,

I. Provocările pentru întreprinderile mici de transport

1. consideră că întreprinderile de transport se confruntă cu provocări considerabile pentru a răspunde cererii tot mai mari în materie de mobilitate în contextul constrângerilor impuse de infrastructura limitată și de creșterea cerințelor de mediu; subliniază că toate întreprinderile de transport sunt supuse unor presiuni pentru a oferi soluții sigure, sustenabile și cu un nivel ridicat de competitivitate, care respectă mediul în temeiul COP21 și contribuie totodată la reducerea congestiei traficului, dar este mai dificil și mai costisitor pentru întreprinderile mici să facă față acestor provocări;
2. subliniază faptul că schimbarea prea frecventă a standardelor privind emisiile provenite de la vehicule poate cauza dificultăți deosebite întreprinderilor mici de transport, având în vedere perioadele de amortizare pentru flotele de vehicule;
3. subliniază caracterul complex al sectorului transporturilor, care se caracterizează prin guvernarea pe mai multe niveluri (local, național, european și mondial), încă foarte fragmentată în funcție de modul de transport; ia act de faptul că acest sector este supus unei puternice reglementări, în special în ceea ce privește accesul la profesie, activitățile în cauză și dezvoltarea, utilizarea și comercializarea serviciilor de transport (drepturi exclusive, plafonarea numărului de licențe), precum și subvenționarea; subliniază că siguranța și securitatea sunt esențiale pentru sectorul transporturilor, dar regretă că, alături de alți factori, sunt uneori utilizate ca pretext pentru instaurarea unor obstacole artificiale;
4. invită statele membre să pună capăt fenomenului de suprareglementare, care este deseori corelat cu un reflex protecționist și corporatist și care duce la fragmentare, complexitate și rigiditate pe piața unică, sporind în același timp inegalitățile; consideră că este util ca statele membre să nu abordeze legalitatea platformelor online într-o multitudine de moduri și, prin urmare, să evite măsuri unilaterale restrictive nejustificate; invită statele membre să respecte și să pună în aplicare pe deplin Directiva privind comerțul electronic (Directiva 2000/31/CE) și Directiva privind serviciile (Directiva 2006/123/CE); susține că libera circulație a prestatorilor de servicii și

libertatea de stabilire, astfel cum sunt prevăzute în articolele 56 și, respectiv, 49 din TFUE, sunt esențiale pentru a concretiza dimensiunea europeană a serviciilor și, prin urmare, a pieței interne;

5. subliniază că, din cauza insecurității juridice în ceea ce privește definiția prestatorilor de servicii în sectorul transporturilor, nu se poate asigura o concurență loială și regretă dificultățile cu care se confruntă multe întreprinderi mici atunci când doresc să intre pe piața internă și internațională și să dezvolte și să ofere noi servicii; subliniază că cele de mai sus împiedică accesul IMM-urilor în sectorul respectiv;
6. consideră că Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului trebuie să fie îmbunătățit pentru a rezolva perturbările grave care s-au produs pe piețele naționale de transport în mai multe state membre după introducerea sa;
7. salută noile oportunități pe care le oferă întreprinderile mici de transport și noile modele de economie colaborativă, regretând totodată practicile anticoncurențiale care rezultă din aplicarea inegală a normelor UE în statele membre, în special în ceea ce privește salariile și sistemele de securitate socială, ceea ce poate da naștere la denaturări grave cum ar fi dumpingul social și la provocări în materie de securitate;
8. invită Comisia și statele membre să intensifice acțiunile de asigurare a respectării legii; consideră că orice modificare a legislației referitoare la condițiile sociale și de muncă trebuie să respecte toate libertățile fundamentale ale UE, să nu restricționeze concurența loială bazată pe avantaje competitive obiective și să nu creeze sarcini birocratice suplimentare sau costuri adiționale pentru întreprinderile mici de transport;
9. ia act de faptul că întreprinderile mici de transport trebuie să investească nu doar pentru a se conforma legislației aplicabile, ci și pentru a rămâne competitive (de exemplu, punând accentul pe noile tehnologii); regretă faptul că, pe de o parte, spre deosebire de marile companii, accesul acestor întreprinderi la credite și finanțare pe piețele monetare rămâne limitat, în ciuda măsurilor de relaxare cantitativă, în timp ce, pe de altă parte, sprijinul financiar public, în special cel de la nivel european, este foarte rar activat, din cauza procedurilor administrative prea complexe și prea lungi; subliniază importanța asigurării diseminării cunoștințelor și oferirii de asistență în favoarea micilor întreprinderi solicitante în cadrul Fondului european de investiții;
10. ia act de faptul că, în contextul unei urbanizări tot mai accentuate, transportul trebuie să fie organizat într-un mod tot mai integrat, digitalizat și multimodal și că nodurile urbane joacă din ce în ce mai mult un rol central în organizarea mobilității sustenabile; subliniază impactul tot mai mare al aplicațiilor de planificare a călătoriilor multimodale și importanța includerii întreprinderilor mici pe lista aplicațiilor și portofoliilor de servicii de transport disponibile; subliniază că accesul universal la internet ar încuraja folosirea în comun transportului și o planificare îmbunătățită a călătoriilor;
11. constată că, drept răspuns la dificultățile economice și la lipsa de resurse pentru menținerea rețelei de transport capilare, numeroase linii secundare se închid în mai multe regiuni, în special cele mai izolate și cel mai puțin populate; consideră că apariția modelor de economie colaborativă nu poate în niciun fel justifica abandonarea serviciilor de transport public în aceste regiuni;

12. subliniază importanța pentru mobilitatea urbană a serviciilor de închiriere de vehicule ușoare, cum ar fi bicicletele sau scuterele; constată că marea majoritate a acestor operatori sunt IMM-uri; solicită ca potențialul acestor operatori să fie luat mai des în considerare în procesul de creștere a nivelului de mobilitate urbană și de dezvoltare a unui transport urban eficient din punct de vedere energetic și din punctul de vedere al utilizării resurselor;
13. invită statele membre și Comisia să ia în considerare punerea în comun a întreprinderilor mici de transport, ceea ce ar facilita dezvoltarea de parteneriate între ele și ar ajuta clienții să localizeze serviciile dorite ale întreprinderilor mici de transport în conformitate cu nevoile lor;
14. invită Comisia ca, atunci când elaborează orientări în acest domeniu, să țină seama de dificultățile cu care se confruntă noile modele de economie colaborativă când vor să pătrundă în mediul rural și neurban;
15. remarcă faptul că dezvoltarea modelelor de economie colaborativă poate optimiza utilizarea vehiculelor și a infrastructurii, contribuind astfel la satisfacerea cererii în materie de mobilitate într-un mod mai sustenabil; ia act de faptul că utilizarea din ce în ce mai frecventă a datelor generate de utilizatori ar putea duce într-un final la crearea de valoare adăugată în lanțul de transport; subliniază, cu toate acestea, că o concentrare a datelor în mâinile unui număr restrâns de platforme de intermediere ar putea avea efecte adverse atât asupra distribuției echitabile a veniturilor, cât și asupra participării echilibrate la investiții în infrastructură și la alte cheltuieli relevante, toate acestea având un impact direct asupra IMM-urilor;
16. salută faptul că platformele de intermediere au introdus ideea provocării reciproce, a operatorilor existenți și a structurilor corporatiste și ideea subminării monopolurilor existente și a evitării apariției unor noi; subliniază că acest lucru stimulează o piață care se concentrează mult mai mult pe cererea consumatorilor și le face pe statele membre să revizuiască structura pieței; observă, cu toate acestea, că dacă nu există un cadru juridic adecvat și clar, platformele de intermediere, cu mentalitatea lor de tipul „câștigătorul ia totul”, vor duce la apariția unor poziții dominate pe piață, afectând diversitatea structurii economice;
17. atrage atenția asupra oportunităților și provocărilor (de exemplu, ar putea apărea și mici întreprinderi în aceste noi domenii) pe care le creează dezvoltarea vehiculelor conectate și autopilotate (autovehicule, ambarcațiuni, drone, circulația în pluton); îndeamnă, prin urmare, Comisia să prezinte o foaie de parcurs privind vehiculele conectate și automatizate și să analizeze efectele potențiale pe care utilizarea la scară largă a acestei tehnologii le-ar putea avea asupra sectorului european al transporturilor, în special asupra IMM-urilor;

II. Recomandări: cum pot fi transformate provocările în oportunități

18. solicită continuarea eforturilor pentru a finaliza spațiul european unic al transporturilor; consideră că orice act legislativ care impune noi cerințe pentru întreprinderile mici, în special măsuri în domeniile fiscal, social și de mediu, ar trebui să fie proporțional, simplu și clar, să nu le împiedice dezvoltarea și să reflecte, după caz, caracteristicile regionale și naționale din diferitele state membre; consideră că astfel de acte legislative trebuie să fie însoțite de stimulentele necesare (de reglementare și/sau financiare);

19. consideră că promovarea unui sistem european de mobilitate integrat și coordonat este cel mai bun mod de a integra în mod corespunzător toate întreprinderile care oferă toate modurile de transport într-un proces dinamic comun, în care digitalizarea și promovarea inovării din cadrul sectorului transporturilor este metoda cea mai eficientă de a asigura faptul că clienții au un sistem coerent unic și că profesioniștii sunt cel mai bine plasați pentru a adăuga valoare;
20. observă că serviciile furnizate de IMM-uri în sectorul transporturilor nu sunt întotdeauna suficient adaptate la nevoile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor în vârstă; solicită ca toate instrumentele și programele care vizează sprijinirea acestor operatori să țină cont de necesitatea de a adapta serviciile de transport cât mai mult posibilul la nevoile persoanelor cu mobilitate redusă;
21. ia act de faptul că, având în vedere lipsa investițiilor în infrastructură, toți operatorii care utilizează infrastructura respectivă ar trebui să contribuie, ținând seama pe deplin de toate impozitele, taxele și efectele negative asupra mediului și sănătății existente; subliniază importanța, în cazul transportului rutier, a internalizării externalităților negative și a alocării veniturilor pentru utilizarea infrastructurii de transport, inclusiv transfrontalier; recunoaște, cu toate acestea, că acest lucru ar putea da naștere unor probleme specifice pentru întreprinderile mici, inclusiv pentru cele din regiunile ultraperiferice, de care trebuie să se țină seama în mod prioritar;
22. reamintește că FEIS a fost instituit pentru a contribui la proiecte cu un grad ridicat de inovare bazate pe piață și, prin urmare, consideră că este un instrument esențial pentru sprijinirea IMM-urilor din sectorul transporturilor în dezvoltarea de noi soluții privind mobilitatea; invită Comisia și statele membre să accelereze punerea în aplicare și să mărească asistența acordată IMM-urilor și întreprinderilor nou-înființate pentru întocmirea proiectelor;
23. invită Comisia și statele membre să ia măsuri adecvate de combatere a practicilor anticoncurențiale ale marilor grupuri integrate pentru a combate discriminarea și restricțiile privind accesul pe piață, indiferent de dimensiunea sau tipul întreprinderii, în special în ceea ce privește noile modele de afaceri; solicită instituirea unui dialog și îmbunătățirea relațiilor, în special pe piețele noi și potențiale, între transportatori și clienți, precum și soluționarea problemei „falșilor independenți”;
24. solicită includerea IMM-urilor în planurile privind sistemul european integrat de emisie a biletelor; constată că eficacitatea unui astfel de sistem va depinde de includerea unui număr cât mai mare posibil de întreprinderi și operatori care oferă servicii de transport; constată că schimbul de informații și de experiență între marii operatori și IMM-uri poate crea sinergii extrem de benefice pentru proiectarea unei rețele de transport eficiente în Europa;
25. solicită, în vederea unei transparențe crescute, revizuirea și armonizarea normelor privind accesul la profesii și activități reglementate în Europa și a controalelor cu privire la aceste profesii, astfel încât să li se permită noilor operatori și servicii legate de platformele digitale și de economia colaborativă să se dezvolte într-un mediu favorabil afacerilor, inclusiv cu o mai mare transparență în ceea ce privește schimbările legislative, și să coexiste cu operatorii tradiționali într-un mediu competitiv sănătos; constată efectele pozitive pe care le aduc operatorii din sectorul economiei colaborative în ceea ce privește crearea de noi locuri de muncă pentru tinerii care intră pe piața

muncii și pentru persoanele care desfășoară activități independente;

26. invită Comisia să publice, fără întârziere, o foaie de parcurs privind eliberarea datelor referitoare la transportul finanțat din fonduri publice și pentru introducerea de standarde armonizate în ceea ce privește datele de transport și interfețele de programare, cu scopul de a stimula inovațiile care utilizează intensiv datele și furnizarea de noi servicii de transport;
27. consideră că, având în vedere dezvoltarea economiei colaborative, soluția nu o reprezintă nici o reglementare sectorială, nici una vizând exclusiv platformele și că, pe viitor, sistemul de mobilitate trebuie abordat în ansamblul său; solicită instituirea unui cadru de reglementare multimodal modernizat care promovează inovarea și competitivitatea, precum și protecția consumatorilor și a datelor cu caracter personal ale acestora, protejând drepturile lucrătorilor și asigurând condiții de concurență echitabile pentru diferiți operatori; atrage atenția, ținând seama de aceste aspecte, asupra importanței interoperabilității în sectorul transporturilor, dat fiind faptul că oferă soluții unice întreprinderilor mici;
28. invită statele membre să evalueze necesitatea de a-și adapta legislațiile naționale în domeniul muncii la era digitală, luând în considerare caracteristicile modelelor de economie colaborativă și legislația muncii din fiecare țară;
29. consideră că un astfel de obiectiv necesită o convergență a modelelor, bazată pe o definiție clară, consecventă și fără suprapuneri a „intermediarilor” și a „prestatorilor de servicii”; solicită să se facă distincția între platformele de intermediere care nu generează profit pentru utilizatorii lor și platformele de intermediere care pun în legătură un prestator de servicii (cu scop lucrativ) și un client, cu sau fără un raport de tip angajator-angajat între prestatorul de servicii și platformă; propune ca, pentru a facilita respectarea de către toate părțile a obligațiilor fiscale și în materie de securitate socială și pentru a garanta faptul că prestatorii de servicii care folosesc platformele sunt competenți și au calificarea corespunzătoare (în vederea asigurării protecției consumatorilor), autoritățile naționale să poată solicita informațiile pe care le consideră necesare din partea platformelor de intermediere; subliniază că sistemele de feedback și de rating deja existente îi ajută, de asemenea, pe intermediari să construiască o relație de încredere cu consumatorii și că datele generate ar trebui procesate în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului;
30. consideră că potențialul mare de transparență al economiei colaborative permite o bună trasabilitate a operațiunilor de transport, conformă obiectivului vizând asigurarea respectării legislației existente; invită Comisia să publice orientări privind modul în care legislația UE se aplică diverselor tipuri de modele economice colaborative pentru a acoperi, unde este cazul, lacunele normative din domeniul ocupării forței de muncă și al securității sociale într-o manieră care respectă competențele naționale;
31. subliniază faptul că întreprinderile de transport includ, de asemenea, operatorii care nu furnizează direct servicii de transport, cum ar fi furnizorii de formare, companiile de închirieri de autovehicule, atelierele de reparații și centrele de întreținere; constată că marea majoritate a acestor operatori sunt IMM-uri; solicită să se ia în considerare nevoile acestor operatori atunci când se elaborează măsuri juridice și programe de investiții care vizează sprijinirea dezvoltării IMM-urilor;

32. încurajează Comisia să sprijine IMM-urile din sectorul transporturilor în formarea de clustere în acest domeniu, la care să poată participa atât consumatorii, cât și alte părți interesate;
33. remarcă faptul că majoritatea furnizorilor din economia colaborativă provin din afara UE; consideră că UE trebuie să dezvolte start-up-uri mai inovatoare în sectorul transporturilor și încurajează acordarea unui sprijin mai mare acestor întreprinderi, în special pentru formarea tinerilor antreprenori în acest domeniu;
34. regretă că reacțiile statelor membre la dezvoltarea modelelor de economie colaborativă sunt fost, până în prezent, foarte fragmentate și, în unele cazuri, în contradicție totală cu potențialul și beneficiile dezvoltării acestui sector, precum și contrare așteptărilor consumatorilor și consideră că este de dorit o acțiune la nivel european cuprinzătoare și coordonată, care să abordeze chestiunile legate de un model de economie colaborativă sustenabil; ia act de abordarea rezonabilă a Comisiei cu privire la acest „nou model de economie”, astfel cum se menționează în comunicarea sa recentă care subliniază importanța economiei colaborative pentru creșterea economică în viitor (COM(2016)0356);
35. ia act de potențialul uriaș al noilor tehnologii pentru apariția unor noi forme de furnizare a serviciilor în sectorul transporturilor de mărfuri; subliniază, în special, oportunitățile enorme oferite de drone, care sunt deja un instrument extrem de eficient pentru lucrul în condiții dificile; subliniază faptul că UE ar trebui să sprijine potențialul IMM-urilor implicate în proiectarea, producerea și utilizarea dronelor;
36. consideră că modelele de economie colaborativă constituie o resursă importantă pentru dezvoltarea sustenabilă a conexiunilor în regiunile periferice, montane și rurale și aduc, de asemenea, beneficii indirecte sectorului turismului;
37. consideră că cerințele legislative ar trebui să fie proporționale cu natura activității și cu dimensiunea întreprinderii; cu toate acestea, își exprimă preocuparea întrebându-se dacă mai există motive pentru exceptarea vehiculelor utilitare ușoare de la aplicarea mai multor norme europene, având în vedere utilizarea din ce în ce mai frecventă a acestor vehicule în transportul internațional de mărfuri și solicită Comisiei să prezinte un raport de analiză privind efectele pe plan economic, și asupra mediului și siguranței;
38. solicită instituirea unor structuri de cooperare între întreprinderile mici de transport, institutele de cercetare științifică și autoritățile locale și regionale cu scopul de a organiza mai bine mobilitatea urbană și interurbană sustenabilă pentru a răspunde în mod eficient la apariția unor noi servicii și produse, inclusiv a celor oferite de IMM-uri (de exemplu, prima și ultima etapă a serviciilor de transport „de la expeditor la destinatar”), adaptând în același timp mai bine rețelele existente de transport public la nevoile și așteptările pasagerilor; solicită includerea informațiilor cu privire la serviciile de mobilitate oferite de întreprinderile mici în serviciile de informații de călătorie și planificare a călătoriilor;
39. solicită crearea unor grupuri operative inovatoare pentru a exploata pe deplin conceptul de „orașe colaborative” și a ajuta instituțiile locale, regionale și naționale să răspundă în mod eficient la apariția unor noi servicii și produse;
40. salută importanța unei formări specifice (de exemplu, privind volumele mari de date,

serviciile integrate etc.) pentru a ajuta întreprinderile de transport să producă valoare adăugată din mediul digital; solicită, prin urmare, adaptarea modului în care sunt formați specialiștii, în conformitate cu competențele și calificările necesare pentru noile modele de afaceri, în special pentru a răspunde deficitului de personal, în special de șoferi;

41. subliniază că IMM-urile din sectorul transporturilor deseori evită să se extindă din cauza riscurilor sporite pe care le implică activitățile transfrontaliere din cauza diferențelor existente între sistemele juridice ale diferitelor state (membre); solicită Comisiei, în colaborare cu autoritățile naționale, regionale și locale din statele membre, să dezvolte platforme de cooperare și comunicare pentru a consilia și forma IMM-urile în ceea ce privește diferitele sisteme de finanțare, subvențiile și internaționalizarea; solicită Comisiei să valorifice în continuare programele de sprijin existente pentru IMM-uri și să sporească vizibilitatea acestor programe în rândul actorilor din sectorul transporturilor, în contextul sinergiilor dintre diferite fonduri ale UE;
42. încurajează autoritățile locale să se angajeze activ în respectarea principiilor de decarbonizare a transportului urban stabilite în Cartea albă privind transporturile și îndeamnă actorii de pe piață să acționeze în noul cadru de concurență și de activitate, beneficiind astfel de avantajele competitive ale ofertei de servicii cu emisii zero și de digitalizarea progresivă a gestionării, a activităților și a structurilor de comercializare;
43. invită Comisia, statele membre și autoritățile locale să promoveze inovațiile în economia colaborativă, inovații facilitate, la rândul lor, de apariția modelelor de economie colaborativă, cum ar fi utilizarea în comun a autoturismelor sau a bicicletelor, transportul comun de marfă, taxiurile sau autoturismele partajate și autobuzele la cerere și interconexiunile acestor moduri de transport cu transportul public;
44. invită Comisia să monitorizeze îndeaproape, printr-o cooperare accentuată între direcțiile sale generale, dezvoltarea economiei digitale și efectele inițiativelor legislative din cadrul „Agendei digitale” asupra sectorului transporturilor;
45. invită Comisia și statele membre să evalueze în mod regulat, în cooperare cu partenerii sociali, impactul digitalizării asupra numărului și tipului de locuri de muncă din sectorul transporturilor și să se asigure că politicile sociale și cele privind ocuparea forței de muncă țin pasul cu digitalizarea pieței forței de muncă din sectorul transporturilor;
46. recomandă ca întreprinderile din economia colaborativă, precum și persoanele care lucrează în sectorul transporturilor, să găsească modele de colaborare în vederea urmăririi intereselor comune, cum ar fi în domeniul asigurărilor;
47. salută modelele programelor de lucru flexibile negociate de partenerii sociali în sectorul transporturilor, care le permit lucrătorilor să asigure un echilibru mai bun între viața profesională și cea personală; subliniază însă importanța monitorizării respectării normelor obligatorii privind programul de lucru și perioadele obligatorii de condus a vehiculelor și de odihnă, care ar trebui să devină mai ușoară ca urmare a digitalizării sectorului transporturilor;

o

o o

48. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.