



PRIJATÉ TEXTY

P8_TA(2016)0455

Nové príležitosti pre malé dopravné podniky

Uznesenie Európskeho parlamentu z 24. novembra 2016 o nových príležitostiach pre malé podniky v odvetví dopravy vrátane modelov hospodárstva spoločného využívania zdrojov (2015/2349(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii a najmä na jej článok 5 ods. 3,
- so zreteľom na Protokol č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality,
- so zreteľom na bielu knihu Komisie s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (COM(2011)0144),
- so zreteľom na svoje uznesenie z 9. septembra 2015 o vykonávaní bielej knihy o doprave z roku 2011: hodnotenie a ďalší postup na ceste k udržateľnej mobilite¹,
- so zreteľom na odporúčanie Komisie 2003/361/ES o vymedzení mikropodnikov a malých a stredných podnikov,
- so zreteľom na výročnú správu o európskych MSP 2014/2015,
- so zreteľom na oznámenia Komisie s názvom „Najskôr myslieť v malom“ – Iniciatíva „Small Business Act“ pre Európu (COM(2008)0394) a Preskúmanie iniciatívy „Small Business Act“ pre Európu (COM(2011)0078),
- so zreteľom na oznámenie Komisie o európskej agende pre kolaboratívne hospodárstvo (COM(2016)0356),
- so zreteľom na oznámenie Komisie o európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016)0501),
- so zreteľom na svoje uznesenie z 5. februára 2013 o zlepšení prístupu MSP k financovaniu²,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 19. mája 2015 o možnostiach ekologického rastu pre

¹ Prijaté texty, P8_TA(2015)0310.

² Ú. v. EÚ C 24, 22.1.2016, s. 2.

MSP¹,

- so zreteľom na nástroj MSP, nástroje INNOSUP, COSME, portál pre podniky Vaša Európa, pilotný projekt urýchlenia procesu inovácie a možnosti vytvorenia siete v rámci programu Horizont 2020,
 - so zreteľom na smernicu o elektronickom obchode (2000/31/ES) a na smernicu o službách (2006/123/ES),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie o Stratégii pre jednotný digitálny trh v Európe (COM(2015)0192),
 - so zreteľom na oznámenie Európskej komisie o zlepšovaní jednotného trhu: viac príležitostí pre ľudí a podniky (COM(2015)0550),
 - so zreteľom na Nástroj na prepájanie Európy (NPE) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013²,
 - so zreteľom na článok 52 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a na stanovisko Výboru pre zamestnanosť a sociálne veci (A8-0304/2016),
- A. keďže malé a stredné podniky (MSP) sú hlavným motorom európskeho hospodárstva a na základe údajov za rok 2014 predstavujú 99,8 % všetkých podnikov mimo finančného sektora a vytvárajú dve z troch pracovných miest;
- B. keďže MSP, ktoré v posledných rokoch vytvárali pracovné miesta, sú hlavne z tretieho sektora;
- C. keďže malé dopravné podniky zohrávajú kľúčovú úlohu pri správnom fungovaní mobility v Európe, ale často narážajú na ťažkosti pri vstupe na trh alebo pri udržaní sa na ňom, a to najmä pre prítomnosť monopolov na trhu;
- D. keďže malé podniky poskytujú pridanú hodnotu najmä vo vzdialených a v husto osídlených regiónoch vďaka výbernej znalosti miestneho trhu, blízkosti k zákazníkovi a/alebo prispôsobivosti a schopnosti inovovať; keďže okrem iného sú schopné poskytovať na mieru prispôbené služby a predstavujú nástroje na boj proti sociálnemu vylúčeniu, na vytváranie pracovných miest, generovanie hospodárskej činnosti, zlepšovanie riadenia mobility a prispievanie k rozvoju cestového ruchu (keďže služby mobility priamo nadväzujú na dopyt návštevníkov po nových výrobkoch a skúsenostiach);
- E. keďže v súvislosti s osobami a tovarom sa dopyt po dopravných službách aj podmienky ich poskytovania výrazne líšia a keďže zníženie mobility neprichádza do úvahy;
- F. keďže organizácia dopravy vo veľkých mestách a na cestách vedúcich do nich spôsobuje preťaženie dopravnej siete a dopravné zápchy, čo je významná záťaž pre hospodárstvo; keďže MSP v odvetví dopravy sú významným doplnkom verejnej

¹ Ú. v. EÚ C 353, 27.9.2016, s. 27.

² Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129.

dopravnej siete v mestských uzloch, najmä počas dňa, keď je verejná doprava veľmi sporadická, ako aj v okrajových oblastiach bez náležite rozvinutej služby prímestskej dopravy;

- G. keďže nedávna štúdia uskutočnená Komisiou ukázala, že 17 % európskych spotrebiteľov už využilo služby poskytované hospodárstvom spoločného využívania zdrojov a 52 % z nich o ponúkaných službách vie; keďže očakávania spotrebiteľov hľadajú ľahko prístupné a pružné spôsoby využívania dopravných služieb (pri zachovaní cien v súlade so skutočnými nákladmi na poskytovanie), ako aj ľahký prístup k rezerváciám a bezpečným platbám za poskytnuté služby;
- H. keďže hospodárstvo spoločného využívania zdrojov v odvetví dopravy môže aktívne podporovať rozvoj udržateľných foriem mobility; keďže samoregulácia nie je vždy riešením a vyžaduje sa vhodný regulačný rámec;
- I. keďže nevyhnutnosť trvalo udržateľného rozvoja a revolúcia v oblasti informačných a komunikačných technológií vytvárajú bezprecedentné príležitosti a výzvy pre podniky všetkých veľkostí pri reagovaní na čoraz väčší dopyt po udržateľnej mobilite v rámci limitov obmedzenej infraštruktúry;
- J. keďže exponenciálny rast rozšírenia inteligentných mobilných prístrojov a komplexné pokrytie vysokorýchlostnou širokopásmovou sieťou priniesli poskytovateľom dopravných služieb aj zákazníkom nové digitálne nástroje znižujúce transakčné náklady a aj význam fyzického umiestnenia poskytovateľov služieb, čo im umožňuje využívať na poskytovanie služieb nielen na regionálnej, ale aj celosvetovej úrovni rozsiahle pripojenie cez digitálne siete, a to tiež z odľahlých oblastí;
- K. keďže odvetvie dopravy prešlo v posledných rokoch v dôsledku technologického pokroku, nových obchodných modelov a digitalizácie výraznými zmenami, ktoré zásadným spôsobom ovplyvnili tradičné podnikateľské modely, ako aj pracovné podmienky a zamestnanosť v tomto odvetví; keďže na jednej strane sa odvetvie dopravy otvorilo a na druhej strane sa pracovné podmienky v mnohých prípadoch zhoršili v dôsledku hospodárskej krízy a v niektorých prípadoch pre nedostatočné vykonávanie platných právnych predpisov;
- L. keďže odvetvie dopravy zahŕňa nielen poskytovateľov bezprostredných dopravných služieb, ale aj MSP ponúkajúce služby ako údržba dopravných prostriedkov, predaj náhradných dielov, odborná príprava zamestnancov a prenájom vozidiel a vybavenia; keďže existuje obrovský potenciál na tvorbu pracovných miest spojený s týmito činnosťami vrátane pracovných miest pre vysoko kvalifikovaných pracovníkov; keďže politiky v odvetví dopravy by mali zohľadňovať záujmy celého hodnotového reťazca;
- M. keďže len 1,7 % podnikov v EÚ naplno využíva moderné digitálne technológie, pričom 41 % ich nepoužíva vôbec; keďže digitalizácia všetkých odvetví má zásadný význam pre zachovanie a zlepšenie konkurencieschopnosti EÚ;
- N. keďže pružnosť a jednoduchý vstup, ktoré sú charakteristické pre hospodárstvo spoločného využívania zdrojov, môžu viesť k vytvoreniu pracovných príležitostí pre skupiny, ktoré sú tradične vylúčené z trhu práce, najmä pre ženy, mladých ľudí a migrantov;

- O. keďže služby poskytované v odvetví dopravy môžu predstavovať vhodný spôsob na to, ako sa stať samostatne zárobkovo činnou osobou, a môžu podporovať kultúru podnikania;
- P. keďže online platformy pre dopravné služby môžu ponúknuť možnosť rýchleho zosúladenia požiadaviek zákazníkov na jednej strane a ponuky pracovnej sily registrovanými spoločnosťami alebo pracovníkmi na druhej strane;
- Q. keďže podľa OECD sú kvalitné pracovné miesta základným faktorom v boji proti vysokej miere nerovnosti a pri podpore sociálnej súdržnosti;

I. Výzvy pre malé dopravné podniky

1. domnieva sa, že dopravné podniky čelia významným výzvam pri uspokojení rastúceho dopytu po mobilite, pričom infraštruktúra je obmedzená a environmentálne požiadavky sa zvyšujú; poukazuje na to, že všetky dopravné podniky sú pod tlakom, aby mohli poskytovať bezpečné, udržateľné a veľmi konkurencieschopné riešenia šetrné voči životnému prostrediu v rámci dohody COP21 a obmedzujúce dopravné preťaženie, pričom pre malé podniky je zložitejšie a nákladnejšie čeliť týmto ťažkostiam;
2. zdôrazňuje, že príliš častá zmena emisných noriem vozidiel by mohla viesť k osobitným problémom pre malé dopravné podniky, a to kvôli dĺžke trvania amortizácie flotíl vozidiel;
3. zdôrazňuje zložitú povahu odvetvia dopravy, pre ktoré je charakteristické viacúrovňové riadenie (na miestnej, celoštátnej, európskej a svetovej úrovni) stále veľmi roztrieštené podľa druhu dopravy; poznamenáva, že toto odvetvie podlieha silnej regulácii, najmä pokiaľ ide o prístup k povolaniu, príslušné činnosti, ako aj rozvoj, používanie a komercializáciu dopravných služieb (výhradné práva, stropné hodnoty počtu licencií) a tiež subvencovanie; zdôrazňuje, že bezpečnosť a ochrana majú pre odvetvie dopravy zásadný význam, vyjadruje však poľutovanie nad tým, že popri iných faktoroch sa často používajú ako zámienka na vytváranie umelých prekážok;
4. žiada členské štáty, aby skoncovali s fenoménom nadmernej regulácie, ktorý je často spojený s ochranným reflexom korporácií a vedie k rozdrobenosti, vyššej zložitosti a rigidite jednotného trhu pri súčasnom prehlbovaní rozdielov; je presvedčený, že je vhodné, aby členské štáty nepristupovali k zákonnosti internetových platforiem rôznorodými spôsobmi, a tým sa predišlo neodôvodneným reštriktívnym jednostranným opatreniam; vyzýva členské štáty, aby dodržiavali a v plnej miere vykonávali smernicu o elektronickom obchode (smernica 2000/31/ES) a smernicu o službách (smernica 2006/123/ES); tvrdí, že voľný pohyb poskytovateľov služieb a sloboda usádzania podľa článkov 56 respektíve 49 ZFEÚ sú zásadne dôležité na dosiahnutie európskeho rozmeru služieb a teda aj vnútorného trhu;
5. zdôrazňuje, že kvôli súčasnej právnej neistote, pokiaľ ide o vymedzenie pojmu poskytovateľa služieb v odvetví dopravy, nie je možné vytvoriť spravodlivú hospodársku súťaž, a vyjadruje poľutovanie nad ťažkosťami, ktoré majú mnohé malé podniky pri prístupe na domáci a medzinárodný trh a pri vyvíjaní a ponúkaní nových služieb; zdôrazňuje, že uvedené skutočnosti brzdia prístup MSP k tomuto odvetviu;
6. domnieva sa, že nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 je

potrebné zlepšiť, aby sa prekonalo vážne narušenie vnútroštátnych dopravných trhov v niekoľkých členských štátoch po jeho zavedení;

7. víta nové príležitosti, ktoré prinášajú malé dopravné podniky a nové obchodné modely spoločného využívania zdrojov, a súčasne vyjadruje poľutovanie nad postupmi narúšajúcimi hospodársku súťaž, ktoré sú spôsobované nerovnosťou pri uplatňovaní pravidiel EÚ v jednotlivých členských štátoch, najmä pokiaľ ide o mzdy a systémy sociálneho zabezpečenia, čo môže viesť k závažnej deformácii, ako je sociálny damping, a tiež k bezpečnostným význam;
8. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zintenzívnili presadzovanie práva; domnieva sa, že akákoľvek zmena právnych predpisov o sociálnych a pracovných podmienkach musí rešpektovať všetky základné slobody EÚ, nesmie obmedzovať spravodlivú hospodársku súťaž založenú na objektívnych konkurenčných výhodách, ani vytvárať ďalšie administratívne prekážky alebo dodatočné náklady pre malé dopravné podniky;
9. poznamenáva, že malé dopravné podniky musia investovať nielen preto, aby si zabezpečili súlad s právom, ale aj kvôli tomu, aby zostali konkurencieschopné (napríklad zameraním sa na nové technológie); vyjadruje poľutovanie nad tým, že na jednej strane a v rozpore s tým, čo sa deje s veľkými spoločnosťami, prístup týchto podnikov k úverom a financovaniu na peňažných trhoch zostávajú obmedzené napriek opatreniam kvantitatívneho uvoľňovania, zatiaľ čo na druhej strane sa verejná finančná podpora, najmä na európskej úrovni, využíva málokedy, pretože administratívne postupy sú príliš zložité a príliš dlhé; zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť šírenie vedomostí a pomoc žiadateľom spomedzi malých podnikov v rámci Európskeho investičného fondu;
10. poznamenáva, že v kontexte rastúcej urbanizácie musí byť preprava organizovaná čoraz integrovanejšim, digitalizovanejšim a multimodálnejším spôsobom a že mestské uzly zohrávajú čoraz kľúčovejšiu úlohu pri organizovaní udržateľnejšej mobility; zdôrazňuje rastúci vplyv aplikácií na multimodálne plánovanie ciest a význam, ktorý má zaradenie malých podnikov do zoznamu dostupných aplikácií a portfólií dopravných služieb; zdôrazňuje skutočnosť, že univerzálny prístup na internet by podporil spoločné využívanie dopravy a lepšie plánovanie ciest;
11. konštatuje, že v reakcii na hospodárske ťažkosti a nedostatok zdrojov na zachovanie kapilárnej dopravnej siete ukončujú v mnohých regiónoch svoju činnosť mnohé vedľajšie spoje, a to najmä v najodľahlejších a najmenej osídlených oblastiach; domnieva sa, že príchod obchodných modelov založených na spoločnom využívaní zdrojov nemôže nijak odôvodniť zrušenie verejných dopravných služieb v týchto regiónoch;
12. zdôrazňuje, aký význam majú pre mestskú mobilitu požičovne ľahkých vozidiel, napríklad bicyklov a skútrov; konštatuje, že veľkú väčšinu týchto podnikov tvoria MSP; požaduje, aby sa potenciál týchto subjektov častejšie zohľadňoval pri zvyšovaní úrovne mestskej mobility a rozvoji energetickejšej účinnej mestskej dopravy s efektívnym využívaním zdrojov;
13. vyzýva členské štáty a Komisiu, aby zvážili spájanie malých dopravných podnikov, ktoré by uľahčilo rozvoj partnerstva medzi týmito podnikmi a pomohlo zákazníkom s lokalizovaním požadovaných služieb malých dopravných spoločností podľa ich

potrieb;

14. vyzýva Komisiu, aby pri určovaní usmernení pre túto oblasť zohľadňovala to, aké ťažkosti majú nové modely hospodárstva založené na spolupráci pri prenikaní do vidieckeho a iného než mestského prostredia;
15. konštatuje, že rozvoj modelov hospodárstva založených na spolupráci môže optimalizovať využívanie vozidiel a infraštruktúry, čím sa umožní uspokojenie dopytu po mobilite udržateľnejším spôsobom; berie na vedomie, že čoraz intenzívnejšie využívanie údajov od užívateľov by v konečnom dôsledku mohlo viesť k vytváraniu pridanej hodnoty v dopravnom reťazci; zdôrazňuje však, že koncentrácia údajov v rukách len niekoľkých platforiem sprostredkovania by mohla ohroziť spravodlivé rozdelenie príjmov aj vyváženú účasť na investíciách do infraštruktúry, a to všetko má priamy vplyv na MSP;
16. víta skutočnosť, že platformy sprostredkovania zaviedli prvok spochybnenia ich samých, existujúcich subjektov a korporáčnych štruktúr a oslabenia existujúcich monopolov a zabránenia vzniku nových; zdôrazňuje, že tento krok povzbudzuje trh, ktorý sa oveľa viac zameriava na dopyt spotrebiteľov, a vedie členské štáty k tomu, aby preskúmali štruktúru trhu; poznamenáva však, že pokiaľ sa nevytvorí primeraný a jasný právny rámec, platformy sprostredkovania charakterizované javom, podľa ktorého „víťaz berie všetko“, vytvoria dominantné postavenia na trhu narušujúce rozmanitosť hospodárskej štruktúry;
17. upozorňuje na príležitosti a výzvy (napríklad aj v týchto nových odvetviach by sa mohli objaviť malé podniky) vyplývajúce z rozvoja prepojených a autonómnych vozidiel (áut, plavidiel, bezpilotných vzdušných prostriedkov a tzv. platooning); nalieha preto na Komisiu, aby prišla s plánom pre prepojené a autonómne vozidlá, a zanalyzovala, aké potenciálne dôsledky by rozsiahle využívanie tejto technológie mohlo mať na európske odvetvie dopravy, najmä na MSP;

II. Odporúčania: ako zmeniť výzvy na príležitosti

18. vyzýva na pokračovanie v úsilí o dokončenie jednotného európskeho dopravného priestoru; domnieva sa, že všetky právne predpisy, ktoré kladú nové požiadavky na malé podniky, najmä v daňovej, sociálnej a environmentálnej oblasti, by mali byť primerané, jednoduché a jasné, nemali by brzdiť ich rozvoj a v prípade potreby by mali odrážať regionálne a vnútroštátne charakteristiky rôznych členských štátov; domnieva sa, že takéto právne predpisy musia byť sprevádzané potrebnými (regulačnými a/alebo finančnými) stimulmi;
19. domnieva sa, že podpora integrovaného a koordinovaného európskeho systému mobility je najlepší spôsob, ako vhodne integrovať všetky podniky ponúkajúce všetky spôsoby dopravy do spoločného dynamického procesu, v ktorom je digitalizácia a presadzovanie inovácií pochádzajúcich zo samotného odvetvia dopravy najúčinnějšíou metódou na zabezpečenie toho, aby zákazníci mali jeden koherentný systém a profesionáli boli v najlepšej pozícii poskytovať pridanú hodnotu;
20. konštatuje, že služby, ktoré poskytujú MSP v odvetví dopravy, nie vždy dostatočne zodpovedajú potrebám osôb so zdravotným postihnutím a starších ľudí; požaduje, aby všetky nástroje a programy zamerané na podporu týchto subjektov zohľadňovali

potrebu prispôbiť dopravné služby čo najviac potrebám ľudí so zníženou mobilitou;

21. poznamenáva, že vzhľadom na nedostatok investícií do infraštruktúry by sa na nich mali podieľať všetky subjekty, ktoré majú prospech z využívania tejto infraštruktúry, pričom sa v plnej miere zohľadňujú existujúce dopravné dane, poplatky a negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie; zdôrazňuje, že v prípade cestnej dopravy je dôležité internalizovať negatívne externality a vyčleniť príjmy za využívanie dopravnej infraštruktúry, a to aj na cezhraničnej úrovni; uznáva však, že by to mohlo spôsobovať osobitné problémy malým podnikom vrátane tých v najvzdialenejších regiónoch, ktoré treba brať prioritne do úvahy;
22. pripomína, že EFSI bol zriadený na to, aby prispieval na veľmi inovatívne trhové projekty, a považuje ho preto za zásadne dôležitý nástroj, ktorý MSP v odvetví dopravy pomáha vyvíjať nové riešenia mobility; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby urýchlili jeho zavádzanie a zvýšili pomoc pre MSP a začínajúce podniky pri príprave takýchto projektov;
23. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby prijali primerané opatrenia na boj proti praktikám narúšajúcim hospodársku súťaž, ktoré používajú veľké integrované skupiny, s cieľom bojovať proti diskriminácii a obmedzeniam v oblasti prístupu na trh bez ohľadu na veľkosť alebo druh podniku, najmä čo sa týka nových obchodných modelov; naliehavo žiada o dialóg a zlepšenie vzťahov, predovšetkým v rámci nových a potenciálnych trhov, medzi dopravcom a objednávatelom, ako aj o nájdenie riešenia problému falošných samostatne zárobkovo činných osôb;
24. žiada, aby sa MSP zapojili do plánov integrovaného európskeho systému vydávania cestovných lístkov; konštatuje, že účinnosť tohto systému bude závisieť od toho, či bude zahŕňať čo najviac podnikov a subjektov poskytujúcich dopravné služby; poznamenáva, že výmena informácií a skúseností medzi veľkými subjektmi a MSP môže viesť k veľmi prospešným synergiám v oblasti vytvárania efektívnej dopravnej siete v Európe;
25. požaduje v záujme väčšej transparentnosti revíziu a harmonizáciu pravidiel prístupu k regulovaným povoleniam a činnostiam v Európe a kontrol, ktoré s tým súvisia, aby sa novým subjektom a službám spojeným s digitálnymi platformami a hospodárstvom spoločného využívania zdrojov umožnil rozvoj v prostredí naklonenom podnikaniu vrátane väčšej transparentnosti, pokiaľ ide o legislatívne zmeny, a koexistencia so súčasnými subjektmi v prostredí zdravej hospodárskej súťaže; berie na vedomie pozitívne vplyvy subjektov hospodárstva spoločného využívania zdrojov, čo sa týka vytvárania nových pracovných miest pre mladých ľudí, ktorí vstupujú na trh práce, a samostatne zárobkovo činné osoby;
26. vyzýva Komisiu, aby bez ďalšieho odkladu zverejnila plán uvoľňovania údajov o doprave financovanej z verejných zdrojov a zavedenia harmonizovaných noriem pre dopravné údaje a programovacie rozhrania, a to v záujme naštartovania inovácií náročných na údaje a poskytovania nových dopravných služieb;
27. domnieva sa, že vzhľadom na rozvoj hospodárstva spoločného využívania zdrojov riešením nie je ani odvetvová regulácia, ani regulácia zameraná len na platformy a že v budúcnosti bude potrebné, aby sa systém mobility chápal ako celok; požaduje, aby sa vytvoril zmodernizovaný multimodálny regulačný rámec podporujúci inovácie

- a konkurencieschopnosť, ako aj ochranu spotrebiteľov a ich údajov a zabezpečujúci práva pracovníkov a zaručujúci rovnosť podmienok pre rôzne subjekty; v tejto súvislosti upozorňuje na význam interoperability v odvetví dopravy, keďže malým podnikom umožňuje jednotné riešenia;
28. vyzýva členské štáty, aby posúdili potrebu aktualizovať svoje vnútroštátne pracovné právo a prispôbiť ho digitálnemu veku, zohľadňujúc pritom rysy modelov hospodárstva spoločného využívania zdrojov a pracovné právo každej jednotlivej krajiny;
 29. domnieva sa, že takýto cieľ si vyžaduje konvergenciu modelov založenú na jasnom, konzistentnom a neprekrývajúcom sa vymedzení sprostredkovateľov a poskytovateľov služieb; žiada, aby sa rozlišovalo medzi takými platformami sprostredkovania, ktoré používateľom neprinášajú zisky, a platformami sprostredkovania, ktoré spájajú poskytovateľa služieb (na účely zisku) a klienta, a to bez ohľadu na vzťah podriadenosti medzi poskytovateľom služby a platformou; navrhuje, že vnútroštátnym orgánom by sa malo umožniť požiadať platformy sprostredkovania o informácie, ktoré považujú za potrebné, aby sa všetkým stranám uľahčilo splnenie ich povinností v oblasti daní a sociálneho zabezpečenia a aby sa zaručilo, že poskytovatelia služieb používajúci platformy sú spôsobilí a riadne kvalifikovaní (na zabezpečenie ochrany spotrebiteľa); zdôrazňuje, že už existujúce systémy spätnej väzby a ratingové systémy taktiež pomáhajú sprostredkovateľom pri vybudovaní dôvery zákazníkov a že generované údaje by sa mali spracúvať v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES;
 30. domnieva sa, že potenciál vysokej transparentnosti hospodárstva spoločného využívania zdrojov umožňuje dobrú výsledovosť činností v oblasti dopravných služieb v súlade s cieľom presadzovať existujúce právne predpisy; vyzýva Komisiu, aby zverejnila usmernenia o tom, ako sa právne predpisy EÚ uplatňujú na rôzne typy modelov hospodárstva spoločného využívania zdrojov s cieľom odstrániť prípadné regulačné medzery v oblasti zamestnanosti a sociálneho zabezpečenia spôsobom, ktorý rešpektuje vnútroštátne právomoci;
 31. zdôrazňuje, že dopravné podniky zahŕňajú aj subjekty, ktoré neposkytujú dopravné služby priamo, napríklad poskytovateľov odbornej prípravy, požičovne vozidiel, dielne a servisy; konštatuje, že veľkú väčšinu týchto podnikov tvoria MSP; požaduje, aby sa pri príprave právnych opatrení a investičných programov zameraných na podporu rozvoja MSP zohľadňovali aj potreby týchto subjektov;
 32. nabáda Komisiu, aby podporovala MSP v odvetví dopravy pri vytváraní v tejto oblasti klastrov, do ktorých sa môžu zapojiť zákazníci a iné zainteresované subjekty;
 33. konštatuje, že väčšina poskytovateľov v hospodárstve spoločného využívania zdrojov pochádza spoza hraníc EÚ; domnieva sa, že EÚ musí vytvoriť inovatívnejšie začínajúce podniky v odvetví dopravy, a nabáda na zvýšenie podpory pre takéto spoločnosti, najmä v súvislosti s odbornou prípravou mladých podnikateľov v tejto oblasti;
 34. vyjadruje poľutovanie nad tým, že reakcia členských štátov na rozvoj modelov hospodárstva spoločného využívania zdrojov bola doteraz veľmi roztrieštená a v niektorých prípadoch úplne v rozpore s potenciálom a prínosmi rozvoja tohto odvetvia, ako aj v rozpore s očakávaniami spotrebiteľov, a domnieva sa, že sú žiadúce

koordinované a komplexné opatrenia na európskej úrovni pokrývajúce otázky súvisiace s modelom udržateľného hospodárstva spoločného využívania zdrojov; berie na vedomie rozumný prístup Komisie k tomuto „novému hospodárstvu“, ako sa uvádza v jej nedávnom oznámení zdôrazňujúcom význam kolaboratívneho hospodárstva pre budúci rast (COM(2016)0356);

35. berie na vedomie ohromný potenciál nových technológií pre vznik nových foriem poskytovania služieb v oblasti prepravy tovaru; zdôrazňuje najmä ohromné možnosti bezpilotných vzdušných prostriedkov, ktoré sú už veľmi účinným nástrojom na prácu v zložitých podmienkach; zdôrazňuje, že EÚ by mala podporovať potenciál MSP zapojených do projektovania, výroby a využívania bezpilotných vzdušných prostriedkov;
36. domnieva sa, že obchodné modely spoločného využívania zdrojov sú významnou možnosťou trvalo udržateľného rozvoja spojov v odľahlých, horských a vidieckych regiónoch a ponúkajú aj nepriame prínosy pre odvetvie cestovného ruchu;
37. domnieva sa, že legislatívne požiadavky by mali byť primerané povahe podnikania a veľkosti podniku; vyjadruje však znepokojenie nad tým, či naďalej pretrvávajú dôvody na vyňatie ľahkých úžitkových vozidiel z uplatňovania mnohých európskych pravidiel vzhľadom na rastúce používanie ľahkých úžitkových vozidiel na medzinárodnú prepravu tovaru, a žiada Komisiu, aby predložila analytickú správu o následnom vplyve na hospodárstvo, životné prostredie a bezpečnosť;
38. požaduje, aby sa vytvorili štruktúry spolupráce medzi malými dopravnými podnikmi, inštitúciami vedeckého výskumu a miestnymi a regionálnymi orgánmi s cieľom zlepšiť organizáciu udržateľnej mestskej a prímestskej mobility, aby bolo možné účinne reagovať na vznik nových služieb a výrobkov vrátane tých, ktoré ponúkajú MSP (napríklad prvá a posledná etapa dopravných služieb typu „od dverí k dverám“), a súčasne lepšie zosúladiť existujúce siete verejnej dopravy s potrebami a očakávaniami cestujúcich; požaduje začlenenie informácií o službách mobility poskytovaných malými podnikmi do dopravných informácií a plánovacích služieb;
39. požaduje vytvorenie inovačných akčných skupín, ktoré umožnia naplno využiť koncept tzv. spoločne využívaných miest („shareable cities“) a pomôžu miestnym, regionálnym a celoštátnym inštitúciám účinne reagovať na vznik nových služieb a výrobkov;
40. zdôrazňuje význam cielenej odbornej prípravy (napríklad v súvislosti s veľkými dátami, integrovanými službami atď.) s cieľom pomôcť dopravným spoločnostiam vytvárať pridanú hodnotu z digitálnej oblasti; požaduje preto prispôbenie spôsobu odbornej prípravy profesionálov podľa zručností a kvalifikácií požadovaných novými obchodnými modelmi, a to najmä s cieľom vyriešiť nedostatok pracovníkov, predovšetkým vodičov;
41. zdôrazňuje, že MSP v odvetví dopravy sa často nerozširujú kvôli zvýšenému riziku, ktoré zahŕňa cezhraničné podnikanie kvôli rozdielom medzi právnymi systémami rôznych (členských) štátov; vyzýva Komisiu, aby v spolupráci s celoštátnymi, regionálnymi a miestnymi orgánmi v členských štátoch vytvorili platformy spolupráce a komunikácie zamerané na poskytovanie poradenstva a odbornej prípravy MSP, pokiaľ ide o rôzne systémy financovania, granty a internacionalizáciu; žiada Komisiu, aby ďalej využívala existujúce programy podpory MSP a zviditeľňovala ich medzi

dopravnými subjektmi, a to v kontexte synergií medzi rôznymi fondmi EÚ;

42. nabáda miestne orgány, aby sa aktívne zaviazali dodržiavať zásady dekarbonizácie mestskej dopravy stanovené v Bielej knihe o doprave, a naliehavo žiada subjekty na trhu, aby pôsobili v novom konkurenčnom a operačnom rámci a využívali tak konkurenčné výhody vyplývajúce z ponúkania služieb s nulovými emisiami a z postupnej digitalizácie svojich riadiacich, operačných a marketingových štruktúr;
43. vyzýva Komisiu, členské štáty a miestne orgány, aby podporovali inovácie v oblasti hospodárstva spoločného využívania zdrojov, ktorých vznik sa uľahčí vznikom obchodných modelov spoločného využívania zdrojov, ako je spoločné využívanie áut (car-sharing), spoločné využívanie bicyklov (bicycle sharing), spoločná nákladná doprava, spoločné taxíky, spoločná jazda jedným autom (car-pooling) a autobusy na objednávku, ako aj prepájanie týchto spôsobov dopravy s verejnou dopravou;
44. vyzýva Komisiu, aby rozšírenou spoluprácou medzi svojimi generálnymi riaditeľstvami dôsledne monitorovala rozvoj digitálneho hospodárstva a vplyv legislatívnych iniciatív v oblasti tzv. digitálnej agendy na odvetvie dopravy;
45. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby v spolupráci so sociálnymi partnermi pravidelne posudzovali vplyv digitalizácie na počet a druhy pracovných miest v odvetví dopravy a zabezpečili, aby politiky v oblasti zamestnanosti a sociálne politiky držali krok s digitalizáciou trhu práce v oblasti dopravy;
46. odporúča, aby podniky v rámci hospodárstva spoločného využívania zdrojov, ako aj ľudia pracujúci v odvetví dopravy našli modely na spoluprácu pri sledovaní spoločných záujmov, napríklad v oblasti poisťovníctva;
47. víta flexibilné modely pracovného času dohodnuté sociálnymi partnermi v odvetví dopravy, ktoré umožňujú lepšie zosúladiť pracovný a súkromný život; zdôrazňuje však, že je dôležité monitorovať dodržiavanie povinných pravidiel v oblasti pracovného času a času jazdy a odpočinku, čo by sa malo zjednodušiť v dôsledku digitalizácie v odvetví dopravy;

o

o o

48. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.