



VEDTAGNE TEKSTER

P8_TA(2016)0455

Nye muligheder for små transportvirksomheder

Europa-Parlamentets beslutning af 24. november 2016 om nye muligheder for små transportvirksomheder, herunder samarbejdsbaserede forretningsmodeller (2015/2349(INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 5, stk. 3,
- der henviser til protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet,
- der henviser til Kommissionens hvidbog med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (COM(2011)0144),
- der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om "gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet"¹,
- der henviser til Kommissionens henstilling 2003/361/EF om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder,
- der henviser til årsberetningen om europæiske SMV'er 2014/2015,
- der henviser til Kommissionens meddelelser med titlen "Tænk småt først" – En "Small Business Act" for Europa" (COM(2008)0394) og "Status vedrørende "Small Business Act" for Europa" (COM(2011)0078),
- der henviser til Kommissionens meddelelse "En europæisk dagsorden for den kollaborative økonomi" (COM(2016)0356),
- der henviser til Kommissionens meddelelse om "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" (COM(2016)0501),
- der henviser til sin beslutning af 5. februar 2013 om bedre adgang til finansiering for

¹ Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0310.

SMV'er¹,

- der henviser til sin beslutning af 19. maj 2015 om grønne vækstmuligheder for SMV'er²,
 - der henviser til Horisont 2020's SMV-instrument og INNOSUP, Cosme, Dit Europa - Erhvervslivet, pilotprojektet "Den hurtige vej til innovation" og mulighederne for netværkssamarbejde,
 - der henviser til direktivet om elektronisk handel (2000/31/EF) og servicedirektivet (2006/123/EF),
 - der henviser til Kommissionens meddelelse "En strategi for et digitalt indre marked i EU" (COM(2015)0192),
 - der henviser til Kommissionens meddelelse "Opgradering af det indre marked: flere muligheder for borgerne og virksomhederne" (COM(2015)0550),
 - der henviser til Connecting Europe-faciliteten (CEF) oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013³,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 52,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (A8-0304/2016),
- A. der henviser til, at de små og mellemstore virksomheder (SMV'er) udgør motoren i europæisk økonomi, og at de i 2014 udgjorde 99,8 % af alle virksomheder i den ikke-finansielle sektor og beskæftigede to ud af tre personer;
- B. der henviser til, at de jobskabende SMV'er i de senere år hovedsagelig findes i servicesektoren;
- C. der henviser til, at de små transportvirksomheder spiller en afgørende rolle for en velfungerende mobilitet i Europa, men ofte har vanskeligt ved at få adgang til eller blive på markedet, navnlig på grund af tilstedeværelsen af monopoler på markedet;
- D. der henviser til, at små virksomheder navnlig giver en merværdi i isolerede områder og i tætbefolkede områder på grund af et indgående kendskab til det lokale marked, en nærhed til kunderne og/eller en smidighed og evne til at innovere; der endvidere henviser til, at de er i stand til at tilbyde skræddersyede tjenesteydelser og er med til at bekæmpe social udgrænsning, skabe arbejdspladser, skabe økonomisk aktivitet, forbedre mobilitetsforvaltningen og bidrage til udviklingen af turisme (hvor mobilitetstjenester er direkte forbundet med de besøgendes efterspørgsel efter nye produkter og oplevelser);
- E. der henviser til, at både efterspørgslen efter og betingelserne for varetagelse af transporttjenester for personer og varer er stærkt varierende, og at en begrænsning af mobiliteten ikke er en mulighed;

¹ EUT C 24 af 22.1.2016, s. 2.

² EUT C 353 af 27.9.2016, s. 27.

³ EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129.

- F. der henviser til, at organiseringen af transporten i storbyerne og på deres indfaldsveje forårsager trafiktæthed og trafikpropper, hvilket udgør en betydelig byrde for økonomien; der henviser til, at SMV'erne i transportsektoren er et vigtigt supplement til det offentlige transportnet i byknudepunkter, især på tidspunkter på dagen, hvor den offentlige transport ikke er særlig hyppig, og i udkantsområder uden ordentligt udviklede transporttjenester i forstæderne;
- G. der henviser til, at en nylig undersøgelse fra Kommissionen viser, at 17 % af de europæiske forbrugere har benyttet tjenester, der leveres af deleøkonomien, og at 52 % er opmærksomme på de tjenester, der udbydes; der henviser til, at forbrugerne forventer let tilgængelige og fleksible måder at bruge transporttjenester på, mens priserne holdes i overensstemmelse med de faktiske omkostninger ved tilvejebringelse, samt nem adgang til reservationer og sikker betaling for ydelser;
- H. der henviser til, at deleøkonomi inden for transportsektoren aktivt kan fremme udviklingen af bæredygtig mobilitet, men at selvregulering ikke altid er løsningen, og at der er behov for et passende regelsæt;
- I. der henviser til, at kravet om bæredygtig udvikling og revolutionen inden for informations- og kommunikationsteknologi har skabt hidtil usete muligheder og udfordringer for virksomheder af alle størrelser med hensyn til at reagere på den voksende efterspørgsel efter bæredygtig mobilitet inden for rammerne af en begrænset infrastruktur;
- J. der henviser til, at den eksponentielle vækst i penetrationen af intelligente mobile enheder samt den omfattende dækning med højhastighedsbredbåndsnet har skabt nye digitale værktøjer for såvel udbyderne af transporttjenester som forbrugerne, nedbragt transaktionsomkostningerne og ligeledes mindsket betydningen af tjenesteudbydernes fysiske placering, hvilket giver dem mulighed for at have en bred kontaktflade, når de udbyder deres tjenester, ikke bare regionalt, men også globalt via digitale netværk, også fra fjerntliggende områder;
- K. der henviser til, at teknologiske fremskridt, nye forretningsmodeller og digitaliseringen har ændret transportsektoren væsentligt i de senere år, hvilket medfører alvorlige konsekvenser for traditionelle forretningsmodeller samt arbejdsvilkårene og beskæftigelsen i sektoren; der henviser til, at selv om transportsektoren på den ene side har åbnet op, er arbejdsvilkårene på den anden side i mange tilfælde blev forværret som følge af den økonomiske krise, og i nogle tilfælde til utilstrækkelig gennemførelse af eksisterende lovgivning;
- L. der henviser til, at transportsektoren ikke kun omfatter udbydere af direkte transporttjenester, men også SMV'er, der tilbyder tjenesteydelser såsom vedligeholdelse af transportmidler, salg af reservedele, uddannelse af personale og leje af køretøjer og udstyr; der henviser til, at der er et enormt potentiale for jobskabelse forbundet med disse aktiviteter, herunder beskæftigelse til højt kvalificerede arbejdstagere; der henviser til, at politikker for transportsektoren bør tage hensyn til hele værdikæden;
- M. der henviser til, at kun 1,7 % af virksomhederne i EU gør fuldt brug af avancerede digitale teknologier, mens 41 % slet ikke anvender disse; der henviser til, at digitalisering af alle sektorer er afgørende for at bevare og forbedre EU's konkurrenceevne;

- N. der henviser til, at den fleksibilitet og nemme adgang, der er indbygget i deleøkonomien, kan skabe beskæftigelsesmuligheder for grupper, der traditionelt er udelukket fra arbejdsmarkedet, navnlig kvinder, unge og migranter;
- O. der henviser til, at transporttjenester kan udgøre en god mulighed for at blive selvstændig og fremme en iværksætterkultur;
- P. der henviser til, at onlineplatforme for transporttjenester kan give mulighed for en hurtig overensstemmelse mellem henvendelser fra kunder på den ene side og udbuddet af arbejdskraft fra registrerede virksomheder eller arbejdstagere på den anden side;
- Q. der henviser til, at OECD mener, at job af god kvalitet er en afgørende faktor for at tackle stor ulighed og fremme social samhørighed;

I. Udfordringerne for de små transportvirksomheder

1. mener, at transportvirksomhederne står over for store udfordringer med henblik på at imødekomme den stigende efterspørgsel efter mobilitet inden for rammerne af den begrænsede infrastruktur og stigende miljømæssige krav; mener, at alle transportvirksomheder er under pres for at levere sikre, bæredygtige og særdeles konkurrencedygtige løsninger, som er miljømæssigt ansvarlige i henhold til COP21 og samtidig mindsker trafiktætheden, men at det er vanskeligere og dyrere for de små virksomheder at håndtere dette problem;
2. understreger, at for hyppigt skiftende emissionsstandarder for køretøjer kan vise sig at være særligt problematiske for mindre transportvirksomheder i betragtning af afskrivningsperioderne for køretøjerne;
3. understreger den komplekse karakter af transportsektoren, der er kendetegnet ved en forvaltning på flere niveauer (lokalt, nationalt, europæisk og globalt), som stadig meget opdelt efter transportform; bemærker, at denne sektor er underkastet en streng regulering, navnlig med hensyn til adgangen til erhvervet, de relevante aktiviteter og udviklingen, anvendelsen og markedsføringen af transporttjenester (eksklusive rettigheder, reduktion af antallet af licenser) samt subsidier; understreger, at sikkerheden er af afgørende betydning for transportsektoren, men beklager, at den, blandt andre faktorer, undertiden bruges som et påskud for at skabe kunstige hindringer;
4. henstiller til medlemsstaterne at bringe den overregulering til ophør, der ofte skyldes korporativismens beskyttelsesrefleks, og som fører til fragmentering af det indre marked og gør det mere komplekst og stift og samtidig øger ulighederne; anser det for hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne ikke har flere forskellige tilgange til lovligheden af onlineplatforme og dermed afværger ubegrundede, restriktive, ensidige foranstaltninger; opfordrer medlemsstaterne til at overholde, og fuldt ud gennemføre, direktivet om elektronisk handel (direktiv 2000/31/EF) og servicedirektivet (direktiv 2006/123/EF); fastholder, at den frie bevægelighed for tjenesteydere og den frie etableringsret som omhandlet i henholdsvis artikel 56 og 49 i TEUF er afgørende for at skabe den europæiske dimension af tjenester og dermed for det indre marked;
5. understreger, at det på grund af den retlige usikkerhed om definitionen af tjenesteydere i transportsektoren ikke er muligt at skabe fair konkurrence, og beklager, at det er vanskeligt for mange små virksomheder at komme ind på det nationale og det internationale marked og udvikle og tilbyde nye tjenester; understreger, at ovenstående

hæmmer SMV'ernes adgang til denne sektor;

6. mener, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 skal forbedres for at afhjælpe de alvorlige forstyrrelser af de nationale transportmarkeder i flere medlemsstater, som er opstået efter dens gennemførelse;
7. glæder sig over de nye muligheder, som små transportvirksomheder og nye samarbejdsbaserede forretningsmodeller giver, men beklager samtidig den konkurrencebegrænsende aktivitet som følge af den uensartede anvendelse af EU-reglerne i medlemsstaterne, navnlig med hensyn til løn og sociale sikringsordninger, særlig hvad angår lønninger og sociale sikringsordninger, som kan føre til forvridninger som social dumping, samt sikkerhedsmæssige udfordringer;
8. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at styrke retshåndhævelsen; mener, at enhver ændring af lovgivningen om sociale forhold og arbejdsvilkår skal respektere alle EU's grundlæggende frihedsrettigheder, ikke må hindre loyal konkurrence, som er baseret på objektive konkurrencemæssige fordele, og ikke må skabe yderligere administrative byrder eller ekstra omkostninger for små transportvirksomheder;
9. bemærker, at de små transportvirksomheder ikke alene skal foretage investeringer for at overholde gældende lovgivning, men også for fortsat at kunne konkurrere (f.eks. ved at fokusere på nye teknologier); beklager, at disse virksomheders adgang til kredit og finansiering på pengemarkederne på den ene side og i modsætning til, hvad der er tilfældet med store virksomheder, fortsat er begrænset til trods for de kvantitative lempelser, og at der på den anden side sjældent ydes offentlig finansiel støtte, herunder fra EU, fordi de administrative procedurer er for komplicerede og for lange; understreger vigtigheden af at sikre videnformidling og bistand til mindre virksomheder, der indgiver ansøgninger inden for rammerne af Den Europæiske Investeringsfond;
10. bemærker, at transporten i en situation med voksende urbanisering skal organiseres på en stadig mere integreret, digitaliseret og multimodal måde, og at byknudepunkterne spiller en stadig mere central rolle i tilrettelæggelsen af bæredygtig mobilitet; understreger den stigende betydning af applikationer til multimodal rejseplanlægning og vigtigheden af, at små virksomheder bliver inkluderet på listen over tilgængelige applikationer og pakker af transportydelser; understreger, at universel adgang til internettet ville kunne lette den fælles levering af transportydelser og en bedre rejseplanlægning;
11. bemærker, at mange sekundære linjer i mange regioner, navnlig dem med ringe transportmuligheder og lav befolkning, lukker på grund af de økonomiske vanskeligheder og manglende ressourcer til vedligeholdelse af transportknudepunkter; mener, at de nye samarbejdsbaserede forretningsmodeller på ingen måde kan retfærdiggøre det manglende udbud af offentlige transportydelser i disse regioner;
12. understreger vigtigheden for mobiliteten i byerne af udlejning af lette køretøjer såsom cykler og scootere; bemærker, at langt størstedelen af sådanne operatører er SMV'er; opfordrer til, at disse operatørers potentiale oftere tages i betragtning i processen med at øge mobiliteten i byerne og udvikle energieffektiv og ressourceeffektiv bytransport;
13. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at overveje at samle små transportvirksomheder, hvilket vil fremme udviklingen af partnerskaber mellem

sådanne virksomheder og hjælpe forbrugerne med at lokalisere de ønskede tjenesteydelser fra små transportvirksomheder, som passer til deres behov;

14. anmoder Kommissionen om i sine retningslinjer på området at tage højde for, at de nye samarbejdsbaserede forretningsmodeller har svært ved at vinde fodfæste i landområderne og områderne uden for byerne;
15. konstaterer, at udviklingen af samarbejdsbaserede forretningsmodeller kan optimere anvendelsen af køretøjer og infrastruktur og dermed bidrage til at imødekomme efterspørgslen efter mobilitet på en mere bæredygtig måde; bemærker, at den stigende brug af data genereret af brugerne i sidste ende kan føre til, at der skabes merværdi i transportkæden; understreger imidlertid, at en koncentration af data hos nogle få formidlingsplatforme kan gøre det vanskeligere at opnå en ligelig fordeling af indtægterne og en afbalanceret deltagelse i investeringerne i infrastruktur og andre relevante omkostninger og i andre relevante omkostninger, som alle har direkte indvirkning på SMV'er;
16. glæder sig over, at formidlingsplatformene har skabt ideen om at udfordre hinanden, de etablerede aktører og de korporatistiske strukturer og underminere de eksisterende monopoler og forhindre nye; understreger, at dette fremmer et marked, hvor der er meget større fokus på forbrugernes efterspørgsel, og får medlemsstaterne til at revidere markedets struktur; bemærker imidlertid, at medmindre der er passende og klare retlige rammer, vil formidlingsplatformene, der er kendetegnet ved et "vinderen får det hele"-fænomen, skabe en dominerende stilling på markedet, der skader mangfoldigheden i de økonomiske strukturer;
17. henleder opmærksomheden på de muligheder og udfordringer (dvs. at der også kan opstå små virksomheder inden for disse nye områder), der opstår som følge af udviklingen af forbundne og selvkørende køretøjer (biler, skibe, droner og køretøjer i gruppe); opfordrer derfor indtrængende Kommissionen til at fremlægge en køreplan for opkoblede og selvkørende køretøjer og at analysere de potentielle virkninger, en udbredt brug af denne teknologi kan få for den europæiske transportsektor, navnlig for SMV'er;

II. Henstillinger: hvordan man forvandler udfordringerne til muligheder

18. opfordrer til en fortsat indsats for at fuldføre det fælles europæiske transportområde; mener, at enhver regulering, der indfører nye krav til små virksomheder, især hvad angår beskatning, sociale forhold og miljø, bør være forholdsmæssig, enkel og klar, ikke bør hæmme deres udvikling og om nødvendigt bør afspejle de regionale og nationale kendetegn i de forskellige medlemsstater; mener, at en sådan regulering skal være ledsaget af de nødvendige (lovgivningsmæssige og/eller økonomiske) incitamenter;
19. mener, at styrkelse af et integreret europæisk koordineret mobilitetssystem er den bedste metode til på en passende måde at integrere alle virksomheder inden for alle former for transport i et dynamisk fællesskab, hvor transportsektorens egen digitalisering og fremme af innovative tiltag er den bedste metode til at garantere kunderne ét sammenhængende system og de erhvervsdrivende et bedre udgangspunkt for at øge værdien;
20. bemærker, at de tjenesteydelser, der leveres af SMV'erne i transportsektoren, ikke altid

er tilpasset handicappedes og ældres behov; opfordrer til, at alle de redskaber og programmer, der har til formål at støtte disse operatører, tager hensyn til behovet for så vidt muligt at tilpasse transporttjenester til bevægelsehæmmede personers behov;

21. bemærker, at alle aktører, der drager fordel af anvendelsen af infrastrukturen, i lyset af manglen på investeringer i infrastruktur skal bidrage under fuld hensyntagen til alle eksisterende transportskatter og -afgifter og negative miljømæssige og sundhedsmæssige konsekvenser; understreger vigtigheden af at internalisere negative eksterne faktorer inden for vejtransport og øremærke indtægter til brugen af transportinfrastruktur, herunder på tværs af grænserne; erkender ikke desto mindre, at dette kan give særlige udfordringer for små virksomheder, herunder i regionerne i den yderste periferi, hvilket der skal tages hensyn til som en prioritering;
22. minder om, at EFSI blev oprettet for at bidrage til yderst innovative markedsbaserede projekter, og anser det derfor for at være et væsentligt instrument til at hjælpe SMV'erne inden for transportsektoren med at udvikle nye mobilitetsløsninger; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremskynde dens implementering og til at øge bistanden til SMV'erne og nystartede virksomheder i forbindelse med forberedelsen af sådanne projekter;
23. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at træffe hensigtsmæssige foranstaltninger til at bekæmpe de store integrerede koncerners konkurrencebegrænsende praksis med henblik på at håndtere forskelsbehandling og restriktioner vedrørende markedsadgang, uden hensyntagen til virksomhedernes størrelse eller type, navnlig for så vidt angår nye forretningsmodeller; opfordrer indtrængende til dialog og bedre forbindelser mellem transportudøveren og ordregiveren, især på nye og potentielle markeder, samt en løsning på problemet med falske selvstændige;
24. opfordrer til, at SMV'erne inddrages i planerne om et europæisk integreret billetsystem; bemærker, at effektiviteten af sådan et system vil afhænge af, at det omfatter så mange transporttjenestevirksomheder og -operatører som muligt; bemærker, at udvekslingen af oplysninger og erfaringer mellem store operatører og SMV'er kan skabe meget gunstige synergier med hensyn til at udforme et effektivt transportnetværk i Europa;
25. kræver med henblik på at opnå større gennemsigtighed en revision og harmonisering af reglerne om adgang til lovregulerede erhverv og aktiviteter i Europa og af kontrollen af disse erhverv, således at nye operatører og tjenesteydelser forbundet med digitale platforme og deleøkonomi kan udvikle sig i et erhvervsvenligt klima, herunder større gennemsigtighed med hensyn til ændringer af lovgivningen, og sameksistere med de etablerede operatører i et sundt konkurrenceklima; bemærker de positive virkninger ved deleøkonomiaktører med hensyn til at skabe nye job til unge, der træder ind på arbejdsmarkedet, og selvstændige;
26. opfordrer Kommissionen til snarest at offentliggøre en køreplan for frigivelse af data om offentligt finansieret transport og indførelse af harmoniserede standarder for transportdata samt programmingsgrænseflader med henblik på at styrke dataintensive innovationer og levering af nye transporttjenester;
27. mener, at løsningen i lyset af udviklingen af deleøkonomi hverken er sektorspecifikke regler eller regler, der kun gælder for platformene, og at mobilitetssystemet fremover må betragtes samlet; opfordrer til indførelse af et moderniseret multimodalt regelsæt,

som fremmer innovation og konkurrenceevne samt beskyttelse af forbrugerne og deres data, garanterer arbejdstagernes rettigheder og sikrer lige konkurrencevilkår for de forskellige operatører; gør på denne baggrund opmærksom på den vigtige rolle, interoperabilitet spiller inden for transportsektoren, idet den sikrer de små virksomheder ensartede løsninger;

28. opfordrer medlemsstaterne til at vurdere behovet for at ajourføre deres nationale arbejdsret med den digitale tidsalder under hensyntagen til deleøkonomiens egenskaber og hvert lands individuelle arbejdsret;
29. mener, at en sådan målsætning kræver en konvergens mellem modellerne, som er baseret på en klar og konsekvent definition uden overlapninger af "formidlere" og "leverandører af tjenesteydelser"; henstiller, at der skelnes mellem formidlingsplatforme, som ikke genererer forretningsmæssigt overskud for deres brugere, og formidlingsplatforme, som sætter en (profitsøgende) tjenesteyder og en kunde i forbindelse med hinanden, med eller uden et arbejdsgiver-/arbejdstagerforhold mellem tjenesteyder og platform; foreslår, at man for at gøre det lettere for alle parter at opfylde deres sociale og skatte- og sikkerhedsmæssige forpligtelser og for at sikre, at de tjenesteydere, der bruger platformene, er kompetente og behørigt kvalificerede (med det formål at beskytte forbrugerne), bør give de nationale myndigheder mulighed for at anmode om de oplysninger, som de anser for nødvendige, fra formidlingsplatformene; understreger, at de allerede eksisterende feedback- og ratingssystemer også hjælper formidlerne med at opbygge et tillidsforhold til forbrugerne, og at de genererede data bør behandles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF;
30. mener, at potentialet for stor gennemsigtighed i deleøkonomien giver gode muligheder for sporbarhed af transporttjenesterne i tråd med målsætningen om at håndhæve den eksisterende lovgivning; opfordrer Kommissionen til at offentliggøre retningslinjer for, hvordan EU-retten finder anvendelse på de forskellige typer af deleøkonomiske forretningsmodeller, for om nødvendigt at udfylde lovgivningsmæssige huller inden for beskæftigelse og social sikring på en måde, der respekterer nationale kompetencer;
31. understreger, at transportvirksomheder ligeledes inkluderer operatører, der ikke direkte leverer transporttjenester, såsom uddannelsesudbydere, virksomheder, der udlejer køretøjer, workshopper og servicecentre; bemærker, at langt størstedelen af sådanne operatører er SMV'er; opfordrer til, at der tages hensyn til disse operatørers behov i udformningen af retlige foranstaltninger og investeringsprogrammer, der har til formål at støtte udviklingen af SMV'er;
32. opfordrer Kommissionen til at støtte SMV'erne inden for transportsektoren, når det gælder om at danne klynger inden for dette område, som både forbrugere og andre interessenter kan deltage i;
33. bemærker, at de fleste udbydere i deleøkonomien kommer fra lande uden for EU; mener, at EU er nødt til at udvikle mere innovative nye virksomheder i transportsektoren, og opfordrer til øget støtte til sådanne virksomheder, navnlig til unge iværksættere på dette område;
34. beklager, at medlemsstaternes svar på udviklingen af kollaborative forretningsmodeller hidtil har været meget fragmenteret og i nogle tilfælde i fuldstændig modstrid med potentialet og fordelene ved udviklingen af denne sektor og i modstrid med

forbrugernes forventninger, og anser det for ønskeligt med en koordineret global tilgang til foranstaltninger på europæisk plan, der omfatter spørgsmål vedrørende en bæredygtig kollaborativ forretningsmodel; noterer sig Kommissionens fornuftige tilgang til denne "nye forretningsmodel", som beskrevet i dens nylige meddelelse, hvori man understreger den kollaborative økonomis betydning for den fremtidige vækst (COM(2016)0356);

35. bemærker det enorme potentiale, som nye teknologier besidder til fremkomst af nye former for levering af tjenesteydelser i godstransportsektoren; understreger navnlig de enorme muligheder ved droner, som allerede er et meget effektivt redskab til at arbejde under vanskelige betingelser; understreger, at EU bør støtte det potentiale, som de SMV'er, der er involveret i udformningen, produktionen og brugen af droner, besidder;
36. mener, at de samarbejdsbaserede forretningsmodeller er en vigtig ressource for en bæredygtig udvikling af konnektiviteten i perifere områder, landområder og bjergområder, med indirekte fordele også for turistindustrien;
37. er af den opfattelse, at de lovgivningsmæssige krav bør stå i rimeligt forhold til forretningens art og virksomhedens størrelse; er imidlertid i tvivl om, hvorvidt der fortsat er grundlag for at fritage lette erhvervskøretøjer fra anvendelsen af en række europæiske regler, i betragtning af den stigende brug af lette erhvervskøretøjer i international godstransport, og anmoder Kommissionen om at fremlægge en diagnostisk rapport om de økonomiske, miljømæssige og sikkerhedsmæssige konsekvenser heraf;
38. opfordrer til etablering af samarbejdsstrukturer mellem små transportvirksomheder, videnskabelige forskningsinstitutter og de lokale og regionale myndigheder med henblik på at organisere bytrafikken og trafikken mellem byerne bedre for at reagere effektivt på fremkomsten af nye tjenesteydelser og produkter, herunder dem, der tilbydes af SMV'er (f.eks. den første og sidste del af en dør til dør-transport), og samtidig tilpasse de eksisterende offentlige transportnetværk bedre til passagerernes behov og forventninger; kræver, at der medtages oplysninger om mobilitetstjenester, der tilbydes af små virksomheder, i rejseinformations- og rejseplanlægningstjenesterne;
39. opfordrer til, at der nedsættes arbejdsgrupper for innovation med henblik på at sikre fuld virkning af konceptet "delebyer" og hjælpe lokale, regionale og nationale institutioner med at reagere effektivt på fremkomsten af nye tjenesteydelser og produkter;
40. understreger betydningen af fokuseret uddannelse (f.eks. vedrørende big data, integrerede tjenester osv.) med henblik på at hjælpe transportvirksomhederne med at skabe øget værdi på det digitale område; opfordrer derfor til en tilpasning af efteruddannelsen af de erhvervsdrivende i overensstemmelse med de kvalifikationer og færdigheder, der kræves under de nye forretningsmodeller, navnlig med henblik på at afhjælpe manglen på medarbejdere, navnlig chauffører;
41. understreger, at SMV'erne inden for transportsektoren ofte undlader at ekspandere på grund af de større risici, der er ved grænseoverskridende erhvervsaktiviteter takket være de forskellige retssystemer i de forskellige (medlems)stater; opfordrer Kommissionen til i samarbejde med nationale, regionale og lokale myndigheder i medlemsstaterne at udvikle samarbejds- og kommunikationsplatforme med henblik på at rådgive og undervise SMV'erne angående forskellige finansieringsordninger, tilskud og internationalisering; anmoder Kommissionen om at videreudvikle de eksisterende støtteprogrammer for SMV'er og gøre dem mere synlige blandt aktørerne i

transportsektoren i forbindelse med synergier mellem forskellige EU-fonde;

42. opfordrer de lokale myndigheder til at forpligte sig til aktivt at forfølge dekarboniseringsprincipperne for bytransport, der fremgår af hvidbogen om transport, og operatørerne til at udnytte de konkurrencemæssige fordele, som de nye CO₂-neutrale ydelser og progressiv digitalisering af administrationen, drift og salg åbner, for at opnå en bedre stilling inden for de nye konkurrencemæssige vilkår samt inden for de nye aktiviteter;
43. henstiller til Kommissionen, medlemsstaterne og de lokale myndigheder at fremme innovationer inden for deleøkonomi, hvilke innovationer igen vil blive støttet af fremvæksten af de samarbejdsbaserede forretningsmodeller, såsom delebiler, delecycler, fælles godstransport, taxaer på kollektivbasis, samkørsel og on demand-busser, og sammenkoblingen heraf med offentlige transportmidler;
44. opfordrer Kommissionen til via et styrket samarbejde blandt generaldirektoraterne at holde nøje øje med udviklingen af den digitale økonomi og indvirkningen af lovgivningsinitiativerne inden for den "digitale dagsorden" på transportsektoren;
45. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til i samarbejde med arbejdsmarkedets parter regelmæssigt at vurdere digitaliseringens indvirkning på antallet og typen af job i transportsektoren og til at sikre, at beskæftigelses- og socialpolitikkerne holder trit med digitaliseringen af arbejdsmarkedet i transportsektoren;
46. anbefaler, at deleøkonomiske virksomheder samt folk, der arbejder i transportsektoren, finder modeller til samarbejde om at forfølge fælles interesser, f.eks. inden for forsikring;
47. bifalder de fleksible arbejdstidsmodeller, som er forhandlet på plads af arbejdsmarkedets parter i transportsektoren og giver arbejdstagerne bedre mulighed for at forene arbejdsliv og privatliv; understreger imidlertid betydningen af at overvåge overholdelsen af ufravigelige regler om arbejdstid og køre-hviletider, hvilket bør blive lettere som følge af digitaliseringen af transportsektoren;

o

o o

48. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.