



Istungidokument

A8-0304/2016

7.11.2016

RAPORT

väikeste transpordiettevõtjate uute võimaluste ja koostööl põhinevate
ärimudelite kohta
(2015/2349(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Dominique Riquet

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK	3
SELETUSKIRI.....	13
TÖÖHÕIVE- JA SOTSIAALKOMISJONI ARVAMUS.....	20
VASTUTAVAS KOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS	26

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

väikeste transpordiettevõtjate uute võimaluste ja koostööl põhinevate ärimudelite kohta (2015/2349(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Liidu lepingut, eriti selle artikli 5 lõiget 3,
- võttes arvesse Euroopa Liidu lepingu protokoll nr 2 subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise kohta,
- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011)0144),
- võttes arvesse oma 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõtte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas¹,
- võttes arvesse ELi soovitus 2003/361/EÜ mikroettevõtjate ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate määratlemise kohta,
- võttes arvesse 2014.–2015. aasta aruannet Euroopa VKEde kohta,
- võttes arvesse komisjoni teatist „Kõigepealt mõtle väikestele“ – Euroopa väikeettevõtlusalgatus „Small Business Act“ (COM(2008)0394) ja teatist „Euroopa väikeettevõtlusalgatus „Small Business Act“ läbivaatamine“ (COM(2011)0078),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa jagamismajanduse tegevuskava“ (COM(2016)0356),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ (COM(2016)0501),
- võttes arvesse oma 5. veebruari 2013. aasta resolutsiooni VKEde rahastamisvõimaluste parandamise kohta²,
- võttes arvesse oma 19. mai 2015. aasta resolutsiooni roheline majanduskasvu võimaluste kohta VKEde jaoks³,
- võttes arvesse programmi „Horisont 2020“ VKEde rahastamisvahendit ja algatust INNOSUP, COSME programmi, portaali „Teie Euroopa – Ettevõtted“, innovatsiooni kiirtee katsemeetmeid ning võrgustike loomise võimalusi,

¹ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2015)0310.

² Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2013)0036.

³ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2015)0198.

- võttes arvesse e-kaubanduse direktiivi (2000/31/EÜ) ja teenuste direktiivi (2006/123/EÜ),
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa digitaalse ühtse turu strateegia“ (COM(2015)0192),
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Ühtse turu täiustamine: rohkem võimalusi inimestele ja ettevõtetele“ (COM(2015)0550),
 - võttes arvesse Euroopa ühendamise rahastut, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrusega (EL) nr 1316/2013¹,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 52,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni arvamust (A8-0304/2016),
- A. arvestades, et väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd) on Euroopa majanduse peamine tõukejõud ning nende osakaal kõikide mittefinantssektori ettevõtjate hulgas on 2014. aasta andmetel 99,8 % ning nende arvele langeb kaks kolmandikku kõigist töökohtadest;
- B. arvestades, et viimaste aastate jooksul töökohti loonud VKEd kuuluvad peamiselt teenindussektorisse;
- C. arvestades, et väikestel transpordiettevõtjatel on liikuvuse nõuetekohases toimimises Euroopas keskne roll, ent neil on tihti raskusi sellele turule sisenemise ja seal püsimisega, eelkõige monopolide tõttu sellel turul;
- D. arvestades, et tänu suurepärasele kohaliku turu tundmisele, lähedusele kliendiga ja/või paindlikkusele ning innovatsioonivõimele annavad väikesed ettevõtjad lisaväärtust eelkõige kaugetes ja tihedalt asustatud piirkondades; arvestades ka, et nad suudavad pakkuda sihtotstarbelisi teenuseid ning on sotsiaalse tõrjutuse vastu võitlemise, töökohtade loomise, majandustegevuse tekitamise, liikuvuskorralduse parandamise ning turismi arendamisele kaasa aitamise (kus liikuvusteenused on otseselt seotud küllastajate nõudlusega uute toodete ja kogemuste järele) vahendiks;
- E. arvestades, et nii inimeste kui ka kaupade osas varieeruvad nii nõudlus transporditeenuste järele kui ka teenuste pakkumise tingimused märkimisväärselt ja liikuvuse vähendamine ei ole võimalik;
- F. arvestades, et transpordi korraldamine suurtes linnades ja nende juurdesõiduteedel põhjustab teede ülekoormatust ja ummikuid, mis tekitavad majanduse jaoks märkimisväärselt koormust; arvestades, et transpordisektori VKEd on oluline täiendus linnatranspordisõlmede ühistranspordivõrkudele, eriti kellaaegadel, mil ühistransport on väga hõre, samuti äärealadel, kus puuduvad nõuetekohaselt väljakujunenud linnalähitranspordi teenused;
- G. arvestades, et komisjoni hiljutine uuring näitab, et 17 % Euroopa tarbijatest on

¹ ELT L 348, 20.12.2013, lk 129.

- kasutanud teenuseid, mida pakub jagamismajandus, ja 52 % on pakutavatest teenustest teadlikud; arvestades, et tarbijad ootavad lihtsalt juurdepääsetavaid ja paindlikke transporditeenuste kasutamise võimalusi, mille hinnad oleksid kooskõlas teenuse osutamise tegelike kuludega, ning võimalust sõidupileteid lihtsal viisil broneerida ja transporditeenuste eest turvaliselt tasuda;
- H arvestades, et transpordi valdkonnas võib jagamismajandus aidata aktiivselt edendada säästva liikuvuse liikide väljaarendamist; arvestades, et isereguleerimine ei ole alati lahendus ning sobiv õigusraamistik on vajalik;
- I. arvestades, et säästva arengu nõue ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia valdkonnas toimunud revolutsioon on loonud igas suuruses ettevõtjate jaoks enneolematuid võimalusi ja probleeme seoses reageerimisega kasvavale nõudlusele säästva liikuvuse järele piiratud infrastruktuuri tingimustes;
- J. arvestades, et mobiilsete nutiseadmete kasutamise hüppeline kasv ja laiaulatuslik kaetus kiire laiaribavõrguga on toonud uusi digitaalsete vahendeid nii transporditeenuste osutajatele kui ka tarbijatele, vähendades tehingukulusid ja teenuseosutajate füüsilise asukoha olulisust, võimaldades neil olla laialdaselt ühendatud, et pakkuda teenuseid mitte ainult piirkondlikult, vaid ka ülemaailmselt digitaalsete võrgustike kaudu ning ka kõrvalistest piirkondadest;
- K. arvestades, et tehnoloogia arengu, uute ärimudelite ja digiteerimise tulemusel on transpordisektor viimastel aastatel tugevasti muutunud, mis on oluliselt mõjutanud tavapäraseid ärimudeleid ning töötingimusi ja tööhõivet selles sektoris; arvestades, et ühelt poolt on transpordisektor avanenud, kuid teiselt poolt on töötingimused paljudel juhtudel halvenenud, mis on tingitud majanduskriisist ja mõnel juhul olemasolevate õigusnormide ebapiisavast rakendamisest;
- L. arvestades, et transpordisektorisse ei kuulu ainult otseseid transporditeenuseid osutavad ettevõtjad, vaid ka VKEd, kes pakuvad transpordivahendite hoolduse, varuosade müügi, töötajate koolituse või sõidukite ja seadmete üürimise teenuseid; arvestades, et nende tegevustega seondub ülisuur töökohtade loomise potentsiaal, sh kõrge kvalifikatsiooniga töötajate jaoks; arvestades, et transpordisektori poliitikas tuleks arvesse võtta kogu väärtusahela huve;
- M. arvestades, et vaid 1,7 % ELi ettevõtjatest kasutab täielikult ära keerulisemaid digitehnoloogiaid ning 41 % ei kasuta neid üldse; arvestades, et kõigi majandussektorite digiteerimine on ELi konkurentsivõime säilitamise ja suurendamise seisukohalt kriitilise tähtsusega;
- N. arvestades, et jagamismajandust iseloomustav paindlikkus ja turulepääsu lihtsus võivad pakkuda tööhõivevõimalusi rühmadele, kes on traditsiooniliselt tööturul välja jätetud, eriti naistele, noortele ja rändajatele;
- O. arvestades, et transporditeenused võivad pakkuda head võimalust füüsilisest isikust ettevõtjana alustamiseks ning edendada ettevõtluskultuuri;
- P. arvestades, et transporditeenuste veebiplatvormid annavad võimaluse viia kiiresti kokku ühelt poolt klientide esitatud teenuse osutamise taotlused ja teiselt poolt registreeritud

ettevõtjate või töötajate tööjõu pakkumise;

- Q. arvestades, et OECD peab kvaliteetseid töökohti suure ebavõrdsusega võitlemisel ja sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamisel tehtavate pingutuste jaoks ülioluliseks teguriks;

I. Väikeste transpordiettevõtjate probleemid

1. on arvamusel, et transpordiettevõtjad puutuvad kokku märkimisväärsete probleemidega liikuvusega seotud suurenevale nõudlusele vastamisel piiratud infrastruktuuri ja karmistuvate keskkonnanõuete tingimustes; juhib tähelepanu, et kõik transpordiettevõtjad on surve all pakkuda turvalisi, jätkusuutlikke ja väga konkurentsivõimelisi lahendusi, mis oleksid COP21 kohaselt keskkonnanahoidlikud ning vähendaksid samal ajal ummikuid, kuid väikeettevõtjatel on raskem ja kulukam neid probleeme lahendada;
2. rõhutab, et sõidukite heitenormide liiga sage muutmine võib kaasa tuua spetsiifilisi raskusi väikestele transpordiettevõtjatele, arvestades sõidukipargi amortiseerumisaega;
3. rõhutab, et transpordisektor on oma olemuselt keeruline, seda iseloomustab mitmetasandiline (kohalik, riiklik, Euroopa ja maailma tasand) juhtimine, mis on endiselt jagatud transpordiliikide kaupa; märgib, et see sektor on tugevalt reguleeritud, eelkõige kutsealal alustamise ning sellega seotud tegevuse ning transporditeenuste väljaarendamise, kasutamise ja turustamise valdkonnas (ainuõigused, lubade arvu ülempiir), samuti toetuste osas; toonitab, et ohutus ja turvalisus on transpordisektoris otsustava tähtsusega, kuid taunib asjaolu, et neid aspekte kasutatakse muu hulgas vahel vääralt ettekäändena kunstlike takistuste püstitamiseks;
4. kutsub liikmesriike üles lõpetama ülereguleerimine, mis on tihti seotud proteksionistlike ja korporatiivsete instinktidega, mis viib siseturu killustatuse, keerulisemaks muutumise ja jäikuseni, suurendades samal ajal ebavõrdsust; usub, et liikmesriikidel oleks kasulik mitte käsitleda veebiplatvormide õiguspärast eri moel, mis aitaks vältida põhjendamatuid piiravaid ühepoolseid meetmeid; kutsub liikmesriike üles järgima ning täielikult rakendama elektroonilise kaubanduse direktiivi (direktiiv 2000/31/EÜ) ja teenuste direktiivi (direktiiv 2006/123/EÜ); on seisukohal, et teenuseosutajate vaba liikumine ja asutamisvabadus, mis on sätestatud vastavalt ELi toimimise lepingu artiklites 56 ja 49, on väga olulised, et kasutada ära teenuste ja seeläbi siseturu Euroopa mõõdet;
5. rõhutab, et transpordisektori teenuseosutaja mõiste praeguse õiguskindlusetuse tõttu ei ole võimalik õiglast konkurentsi luua, ning avaldab kahetsust raskuste pärast, mida kogevad paljud väikesed ettevõtjad sise- ja rahvusvahelisele turule sisenemisel ning uute teenuste väljaarendamisel või pakkumisel; rõhutab asjaolu, et eespool nimetatud takistab VKEde juurdepääsu kõnealusele sektorile;
6. on seisukohal, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1072/2009 tuleb parandada, et kõrvaldada tõsised häired, mis tekkisid mitme liikmesriigi transporditurgudel pärast määruse kehtestamist;
7. tunneb heameelt uute võimaluste üle, mida pakuvad väikesed transpordiettevõtjad ja uued koostööl põhinevad ärimudelid, väljendades samas kahetsust konkurentsivastase

tegevuse üle, mida põhjustab ELi eeskirjade erinev kohaldamine liikmesriikides, eelkõige palkade ja sotsiaalkindlustussüsteemi osas, mis võib viia tõsiste moonutusteni, nagu näiteks sotsiaalne dumping, ning julgeolekuprobleemideni;

8. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tugevdama õiguskaitsset; on seisukohal, et sotsiaalseid ja töötingimusi käsitlevate õigusaktide iga muutmise korral tuleb järgida kõiki ELi põhivabadusi ega tohi piirata ausat konkurentsi, mis põhineb objektiivsetel konkurentsieelistel, samuti ei tohi tekitada täiendavat halduskoormust ega lisakulusid väikestele transpordiettevõtjatele;
9. märgib, et väikesed transpordiettevõtjad peavad investeerima mitte ainult oma tegevuse õigusaktidega vastavusse viimise, vaid ka konkurentsis püsimisse (nt keskendudes uuele tehnoloogiale); peab kahetsusväärseks, et ühelt poolt ja vastupidiselt suurtele äriühingutele on nende juurdepääs krediidile ja rahaturgudelt rahaliste vahendite kaasamisele kvantitatiivsetele leevendusmeetmetele vaatamata endiselt piiratud, ent teiselt poolt kasutatakse avaliku sektori, eriti Euroopa toetusi vähe, kuna haldusmenetlused on liiga keerulised ja aeganõudvad; toonitab, kui tähtis on levitada teadmisi ja osutada abi väikestest ettevõtjatest taotluseesitajatele Euroopa Investeeringufondi raamistikus;
10. märgib, et kasvava linnastumise tingimustes peab transport olema korraldatud üha integreeritumalt, digiteeritult ja mitmeliigiliselt ning linnatranspordisõlmedel on säästva liikuvuse korraldamises üha kesksem roll; rõhutab liiklemise kavandamist võimaldavate mitmeliigiliste rakenduste kasvavat mõju ja seda, kui oluline on, et väikesed ettevõtjad oleksid kättesaadavate rakenduste loetelusse ning transporditeenuste pakettidesse lisatud; rõhutab, et interneti kättesaadavus kõigile soodustaks transpordivahendite jagamist ja liiklemise paremat planeerimist;
11. märgib, et majanduslikele raskustele ja tihedate transpordivõrkude haldamiseks vajalike ressursside puudumisele reageerimiseks toimub haruliinide sulgemine paljudes piirkondades, peamiselt kõige halvemini ligipääsetavates ja vähese elanikkonnaga piirkondades; leiab, et koostööl põhinevate ärimudelite tekkimine ei saa mingil juhul õigustada avalike transporditeenuste pakkumisest loobumist nendes piirkondades;
12. rõhutab kergsõidukite, nagu jalgrataste ja motorollerite laenutusteenuste olulisust linnaliikuvuse seisukohalt; juhib tähelepanu asjaolule, et enamik neid ettevõtjaid on VKEd; kutsub üles nende ettevõtjate potentsiaali sagedamini arvesse võtma linnaliikuvuse taseme tõstmisel ning energia- ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kujundamisel linnades;
13. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles kaaluma väikeste transpordiettevõtjate ühendamist, mis lihtsustaks selliste äriühingute vahelise partnerluse arendamist ja aitaks tarbijatel leida soovitavaid transpordisektori väikeettevõtjate teenuseid vastavalt oma vajadustele;
14. palub komisjonil võtta selle valdkonna suuniste koostamisel arvesse uute jagamismajanduse ärimudelite läbimurde keerukust maapiirkondades ja mujal kui linnakeskkonnas;
15. tõdeb, et koostööl põhinevate ärimudelite väljaarendamine võib optimeerida sõidukite ja

infrastruktuuri kasutamist, aidates seeläbi vastata liikuvusega seotud nõudlusele säästvamal moel; märgib, et kasutajate loodud andmete üha tihedam kasutamine võiks lõppkokkuvõttes viia lisandväärtuse loomiseni transpordiahelas; toonitab siiski, et andmete koondumine ainult mõne vahendusplatvormi kätte võib avaldada negatiivset mõju nii kasumi võrdse jagamisele kui ka tasakaalustatud osalemisele infrastruktuuridesse investeerimisel ning muudele asjaomastele kuludele, millel kõigel on otsene mõju VKEdele;

16. väljendab heameelt, et vahendusplatvormid on kaasa toonud võimaluse konkureerida üksteisega, olemasolevatele osalejate ja äriüksustega ning murendavad seeläbi olemasolevaid monopole ning hoiavad ära uute tekkimise; toonitab, et see innustab liikuma turu suunas, kus keskendutakse rohkem tarbijanõudlusele, ja suunab liikmesriike vaatama läbi turu struktuuri; märgib siiski, et asjakohase ja selge õigusraamistiku puudumise korral kujundavad vahendusplatvormid, mida iseloomustab põhimõte, et võitja võtab kõik, endale valitseva turuseisundi, mis kahjustab majandusstruktuuri mitmekesisust;
17. juhib tähelepanu võimalustele ja väljakutsetele (nt võiksid nendes valdkondades tekkida ka väikesed ettevõtjad), mida on kaasa toomas ühendatud ja isejuhtivate sõidukite (autod, laevad, mehitamata õhusõidukid, konvois sõitmine) väljatöötamine; nõuab seetõttu tungivalt, et komisjon esitaks tegevuskava ühendatud ja automatiseeritud sõidukite kohta ning analüüsiks nende tehnoloogiate laialdase kasutamise võimalikku mõju Euroopa transpordisektorile, eriti VKEdele;

II. Soovitused: kuidas muuta probleemid võimalusteks

18. kutsub üles jätkama pingutusi Euroopa ühtse transpordipiirkonna loomiseks; on seisukohal, et kõik õigusaktid, millega kehtestatakse väikestele ettevõtjatele uusi nõudeid, eelkõige maksu-, sotsiaal- ja keskkonnameetmed, peaksid olema proportsionaalsed, lihtsad ja selged, ei tohiks takistada nende arengut ja peaksid vajaduse korral kajastama eri liikmesriikide piirkondlikke ja riiklikke eripärasid; on seisukohal, et selliste õigusaktidega peavad kaasnema vajalikud (regulatiivsed ja/või finantsalased) stiimulid;
19. leiab, et Euroopa liikuvuse integreeritud ja koordineeritud süsteemi edendamine on parim viis kõikide transpordiliikidega tegelevate kõikide ettevõtjate asjakohaseks integreerimiseks ühisesse dünaamilisse protsessi, mille puhul digiteerimine ja innovatsiooni edendamine transpordisektori siseselt on kõige tulemuslikum viis tagada klientidele üks sidus süsteem ja spetsialistidele paremad võimalused väärtuse loomiseks;
20. leiab, et transpordisektoris VKEde pakutavate teenuste kohandatavuse tase ei ole alati piisavalt kooskõlas puuetega inimeste ja eakate vajadustega; kutsub üles tagama, et kõigis nende ettevõtjate toetamisele suunatud vahendites ja programmides võetaks arvesse vajadust kohandada transporditeenused võimalikult hästi piiratud liikuvusega isikute vajadustele;
21. on seisukohal, et infrastruktuuriinvesteeringute puudumist arvestades peaksid kõik selle infrastruktuuri kasutamisest kasu saavad osalejad sellesse panustama, võttes täiel määral arvesse kõiki olemasolevaid transpordimakse, tasusid ning kahjulikku mõju

keskkonnale ja tervisele; rõhutab, et oluline on võtta maanteetranspordis arvesse ebasoodsaid välismõjusid ning kasutada tulusid sihtotstarbeliselt transpordi infrastruktuuri jaoks, sh piiriülel; tunnistab siiski, et see võib tekitada väikestele ettevõtjatele, sh äärepoolseimate piirkondade ettevõtjatele, spetsiifilisi probleeme, mida tuleb esmajärjekorras arvesse võtta;

22. tuletab meelde, et Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond (EFSI) loodi selleks, et aidata kaasa väga innovatiivsetele turupõhiste projektidele, ja peab seda seetõttu transpordisektori VKEde jaoks väga oluliseks vahendiks uute liikuvuslahenduste väljatöötamisel; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles kiirendama selle rakendamist ja suurendama toetust VKEdele ning idufirmadele selliste projektide ettevalmistamisel;
23. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles võtma asjakohaseid meetmeid võitluseks suurte integreeritud kontsernide konkurentsivastase tegevuse vastu, selleks et vöidelda diskrimineerimise ja piirangute vastu turule sisenemisel ettevõtja suuruselt või liigist olenemata, eriti seoses uute ärimudelitega; nõuab tungivald vedajate ja tellijate vaheliste arutelude pidamist ja suhete parandamist, eriti uutel ja potentsiaalsetel turgudel, ning fiktiivsete füüsilisest isikust ettevõtjate probleemi lahendamist;
24. kutsub üles kaasama VKEsid Euroopa integreeritud piletisüsteemi projekti; on seisukohal, et selle süsteemi tõhusus sõltub võimalikult paljude transporditeenuseid pakkuvate ettevõtjate ja üksuste kaasamisest; leiab, et teabe ja kogemuste vahetamine VKEde ja suurte ettevõtjate vahel võib viia koostoiimeni, mis oleks tulemusliku Euroopa transpordivõrgu kavandamisel erakordselt kasulik;
25. nõuab suurema läbipaistvuse nimel, et Euroopas vaadataks läbi ja ühtlustataks juurdepääs reguleeritud kutsealadele ja tegevustele ning kontrollitaks neid kutsealaseid, et võimaldada uutel ettevõtjatel ja teenustel, mis seonduvad digitaalsete platvormide ja jagamismajandusega, areneda ettevõtlussõbralikus keskkonnas, sh tagades suurema läbipaistvuse seoses õigusaktide muutmisega ja andes neile võimaluse eksisteerida koos turgu valitsevate ettevõtjatega ausa konkurentsi keskkonnas; märgib, kui positiivne mõju on jagamismajanduse ettevõtjatel töökohtade loomise seisukohalt tööturule sisenevatele noortele ning füüsilisest isikust ettevõtjatele;
26. kutsub komisjoni üles avaldama viivitamata tegevuskava avaliku sektori rahastatavate transpordandiandmete vabastamiseks ning transpordandiandmete ja programmeerimise liidest ühtlustatud standardite kehtestamiseks, et ergutada andmemahukat innovatsiooni ja uute transporditeenuste osutamist;
27. on seisukohal, et jagamismajanduse arengut arvestades ei ole lahenduseks ei valdkondlikud ega ka ainult platvormidele suunatud õigusnormid ning edaspidi tuleb käsitleda liikuvussüsteemi tervikuna; nõuab ajakohase mitmeliigilise regulatiivse raamistiku loomist, millega edendatakse innovatsiooni ja konkurentsivõimet ning tarbijate ja nende andmete kaitset, kaitstes töötajate õigusi ning tagades eri osalejate jaoks võrdsed tingimused; juhib seda silmas pidades tähelepanu transpordisektori koostalitusvõime tähtsusele, arvestades asjaolu, et see pakub väikeettevõtjatele ühtseid lahendusi;
28. kutsub liikmesriike üles hindama vajadust viia siseriiklik õigus kooskõlla digitaalajastu nõuetega, võttes arvesse jagamismajanduse mudelite omadusi ja iga riigi tööõigust;

29. leiab, et selline eesmärk eeldab mudelite lähendamist, võttes aluseks vahendaja ja teenuseosutaja mõistete selge, järjepideva ja mittekattuva määratluse; kutsub üles eristama vahendusplatvorme, mis ei tooda oma kasutajatele kasumit, ning teenuseosutajat (kasumisaamise eesmärgil) tarbijaga ühendavaid platvorme, kusjuures teenuseosutaja ja platvormi vahel kas on või ei ole tööandja-töövõtja suhe; teeb ettepaneku, et riikide ametiasutustel peaks olema võimalik küsida vahendusplatvormidelt vajalikuks peetavat teavet, et lihtsustada kõikide osaliste maksu- ja sotsiaalkindlustuskohustuste täitmist ning tagada see, et platvorme kasutavad teenuseosutajad oleksid pädevad ja nõuetekohaselt kvalifitseeritud (et tagada tarbijakaitse); toonitab, et juba antud tagasiside ja olemasolevad reitingusüsteemid aitavad samuti vahendajatel tarbijatega usalduslikke suhteid luua ning et loodud andmeid tuleks töödelda vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 95/46/EÜ;
30. on veendunud, et jagamismajanduse suur läbipaistvuspotentsiaal võimaldab transporditeenuseid kehtivate õigusaktide jõustamise eesmärgil hästi jälgida; palub komisjonil avaldada suunised selle kohta, kuidas kohaldatakse ELi õigust mitmesugust liiki koostööl põhinevate ärimudelite suhtes, et kõrvaldada vajaduse korral tööhõivet ja sotsiaalkindlustust käsitlevates õigusaktides esinevad lüngad nii, et seejuures austatakse riikide pädevusi;
31. rõhutab, et transpordisektoris tegutsevate ettevõtjate hulka loetakse ka ettevõtjad, kes ei osuta otseselt transporditeenuseid, nagu koolitusteenuseid pakkuvad ettevõtjad, autorendiettevõtjad, töökojad ja teeninduskeskused; juhib tähelepanu asjaolule, et enamik selliseid ettevõtjaid on VKEd; nõuab nende ettevõtjate vajadustega arvestamist VKEde toetamiseks ette nähtud õigusmeetmete ja investeerimisprogrammide kavandamisel;
32. julgustab komisjoni toetama transpordisektori VKEsid kõnealuses valdkonnas klastrite moodustamisel, millega võivad ühineda nii tarbijad kui ka muud sidusrühmad;
33. juhib tähelepanu sellele, et enamik jagamismajanduse teenuseosutajaid on pärit väljastpoolt ELi; on seisukohal, et ELi transpordisektoris tuleb luua rohkem innovatiivseid idufirmasid, ning julgustab selliseid äriühinguid rohkem toetama, eriti selle valdkonna noorte ettevõtjate koolitamiseks;
34. väljendab kahetsust, et liikmesriikide vastus koostööl põhinevad ärimudelite väljaarendamisele on siiani olnud väga killustatud ning mõnel juhul ei ole see sugugi kooskõlas selle sektori arendamise potentsiaali ja eelistega, mis on ühtlasi vastuolus tarbijate ootustega, ning leiab, et soovitatav on kooskõlastatud ja üldine lähenemisviis Euroopa tasandil, millega kaetakse koostööl põhineva ärimudeliga seotud küsimused; võtab teadmiseks komisjoni mõistliku lähenemise sellele uuele „ärimudelile“, nagu on sätestatud komisjoni hiljutises teatises, milles toonitatakse jagamismajanduse tähtsust tulevase majanduskasvu jaoks¹;
35. juhib tähelepanu uute tehnoloogiate väga suurele potentsiaalile teenuste osutamise uute liikide tekkimise seisukohalt kaubaveosektoris; toonitab eriti, kui suuri võimalusi pakuvad mehitamata õhusõidukid, mis juba praegu on väga tõhusaks vahendiks

¹ COM(2016)0356.

- keerulistes oludes tehtavate tööde puhul; rõhutab, et EL peaks toetama mehitamata õhusõidukite projekteerimise, tootmise ja kasutamise tegelevate VKEde potentsiaali;
36. on seisukohal, et koostööl põhinevad ärimudelid on väga oluline vahend ühenduvuse jätkusuutlikuks arendamiseks äärealadel, mägi- ja maapiirkondades ning et need avaldavad kaudselt positiivset mõju ka turismisektorile;
 37. on arvamusel, et õigusaktide nõuded peaksid olema proportsionaalsed äriühingu laadi ja suurusega; väljendab siiski muret selle üle, kas kergeveokitele mitmete ELi eeskirjade kohaldamisel tehtavad erandid on endiselt õigustatud, arvestades kergeveokite järjest ulatuslikumat kasutamist rahvusvahelisteks kaubavedudeks, ning palub komisjonil esitada põhjaliku analüüsi sellest tuleneva majandusliku, keskkonna- ning ohutusalase mõju kohta;
 38. kutsub üles looma koostööstruktuure väikeste transpordiettevõtjate, teaduslike uurimisinstituutide ning kohalike ja piirkondlike ametiasutuste vahel, et säästvat linnaliikuvust ja linnadevahelist liikuvust paremini korraldada ja reageerida tulemuslikult uute, sh VKEde osutatavate teenuste ja toodete (nt uksest-ukseni transporditeenuste esimesed ja viimased etapid) tekkimisele, kohandades seejuures olemasolevad ühistranspordi võrgud paremini reisijate vajaduste ja ootustega; nõuab, et teave väikeettevõtjate osutatavate liikuvusteenuste kohta kaasataks reisiteabe ja reisiplaneerimise teenustesse;
 39. nõuab innovatsiooni töökondade loomist, et rakendada täielikult mõistet „jagatavad linnad“ ning aidata kohalikel, piirkondlikel ja liikmesriigi asutustel reageerida tulemuslikult uute teenuste ja toodete tekkimisele;
 40. toonitab, kui oluline on sihtotstarbeline koolitus (nt seoses suurandmete, integreeritud teenustega jne), et aidata transpordiettevõtjatel luua digitaalvaldkonna abil lisaväärtust; nõuab sellega seoses spetsialistide koolitamise kohandamist kooskõlas oskuste ja kvalifikatsiooniga, mida uued ärimudeleid eeldavad, eelkõige selleks, et likvideerida personali, eriti autojuhtide puudus;
 41. rõhutab, et transpordisektori VKEd hoiduvad sageli tegevuse laiendamisest suuremate riskide tõttu, mis kaasnevad piiriülese ettevõtlusega erinevate (liikmes)riikide õigussüsteemide erinevuse tõttu; kutsub komisjoni koostöös liikmesriikide riiklike, piirkondlike ja kohalike ametiasutustega töötama välja koostöö- ja teabevahetusplatvormid, et nõustada ja koolitada VKEsid eri rahastamisskeemide, toetuste ja rahvusvahelistumise teemal; palub komisjonil kasutada veelgi rohkem olemasolevaid VKEde toetusprogramme ning teha need Euroopa transpordisektori osalejate hulgas nähtavamaks ELi eri rahaliste vahendite vahelise koostoimega seoses;
 42. julgustab kohalikke omavalitsusi võtma endale aktiivse kohustuse transpordipoliitika valges raamatus sätestatud linnatranspordi süsinikusisalduse vähendamise põhimõtete osas ning nõuab tungivalt, et turuosalisel tegutsel uues konkurentsi- ja tegevusraamistikus, kasutades seeläbi ära konkurentsieeliseid, mida pakuvad saastevabad teenused ning haldus-, tegevus- ja turustusstruktuuride järk-järguline digiteerimine;
 43. kutsub komisjoni, liikmesriike ja kohalikke ametiasutusi üles edendama

innovatsioonitegevust jagamismajanduses, mida omakorda lihtsustab koostööl põhinevate ärimudelite tekkimine, näiteks ühisauto või -jalgratta kasutamine, ühine kaubavedu, ühise takso kasutamine, koossõit, tellitav bussiteenus ning selle ühendused ühistranspordiga;

44. kutsub komisjoni üles jälgima oma peadirektooraatide vahelise koostöö tõhustamise kaudu tähelepanelikult digitaalmajanduse arengut ja nn digitaalse tegevuskava seadusandlike algatuste mõju transpordisektorile;
45. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles hindama koostöös tööturu osapooltega korrapäraselt digiteerimise mõju töökohtade arvule ja liikidele transpordisektoris ning tagama, et tööhõive- ja sotsiaalpoliitika käib transpordisektori tööturu digiteerimisega kaasas;
46. soovib jagamismajanduse ettevõtjatel ja transpordisektori töötajatel leida koostöömudelid ühistes huvides tegutsemiseks, näiteks kindlustuse valdkonnas;
47. kiidab heaks tööturu osapoolte poolt transpordisektoris kokku lepitud paindlikud tööaja mudelid, mis võimaldavad töötajatel paremini töö- ja eraelu ühitada; rõhutab siiski, kui oluline on transpordisektoris jälgida kinnipidamist kohustuslikest töö-, juhtimis- ja puhkeaja eeskirjadest, mis peaks transpordisektori digiteerimise tulemusena lihtsamaks muutuma;
48. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Asjakohaste statistiliste andmete puudumisel ei ole Euroopa väikeste transpordiettevõtjate tegelikku olukorda kerge tuvastada. Kuigi on selge, et nende tähtsus erineb transpordiliigiti (maantee-, jõe- ja meretransport on märkimisväärselt esindatud, raudtee- ja lennutransport aga mõnevõrra vähem), siis ei kuidagi võimalik teha kindlaks nende arvu ega osakaalu tööhõives või liidus loodava rikkuse raames.

Transpordiettevõtjate all peab raportöör silmas ettevõtjaid, kes osutavad kas reisijate või kaupade transpordi teenuseid. Seega ei hõlma raport kogu sektorit ega sellega seotud teenuseid.

Väikeseid transpordiettevõtjaid on eriti raske hinnata, sest nende profiilid on väga mitmekesised, olenevalt transpordiliigist, riigist, osutatava teenuse laadist ja selle turu konkurentsistruktuurist, kus nad tegutsevad. On pereettevõtjad, VKEd, mikroettevõtjad, käsitööettevõtjad ja idufirmad. Nad nõuavad erinevat lähenemisviisi, kuna integreeruvad liikuvussüsteemi erineval määral. Näiteks tegutsevad VKEd, kes moodustavad ka halduskategooria, mille alusel on nad kõlblikud teatava arvu toetuste jaoks, täpselt määratletud segmendi raames ja sõltuvad tihti suurtest ettevõtjatest, võtmata tingimata sihiks hüppelist kasvu. Idufirmad (kelle puhul ei ole haldusliku määratlemise katsed tulemuslikud olnud) loovad aga enamjaolt tänu ainulaadse idee kasutamisele oma isikliku turu, on paindlikumad ja omavad potentsiaali rahvusvaheliseks arenguks.

Kõikidel nendel ettevõtjatel on aga oluline tähtsus nii reisijate kui ka kaubaveo valdkonnas, lisades hoogu liikuvusele, mida on ajalooliselt korraldanud suured osalejad. Tänu kohaliku turu paremale tundmisele, suuremale lähedusele kliendiga ja/või tihti ka paindlikkusele ning innovatsioonivõimele parandavad väikesed ettevõtjad reisijate eratransporti, eriti otsustava viimase kilomeetri raames tihedalt asustatud piirkondades. Kõrvalistes piirkondades, kus raudteefrastruktuuri ehitamine või ühistranspordi korraldamine oleks liiga kulukas, on erasõiduk teatavate elanikkonnarühmade jaoks tihti ainus võimalik liiklemisvahend.

Väikesed transpordiettevõtjad on seega Euroopa liikuvuse jaoks hädavajalikud. Nad hõlmavad suurt hulka andekaid inimesi, kes vajavad oma arengut soodustavat keskkonda. Siin saab ja peab seadusandja oma ülesannet täitma ja looma võimalikult soodsa õigusliku, sotsiaalse ja maksukeskkonna. Nii saavad väikesed transpordiettevõtjad ise muuta võimalusteks paljud nende ees seisvad probleemid, eelkõige seoses info- ja kommunikatsioonitehnoloogia revolutsiooniga.

Transpordivaldkonna suured info ja kommunikatsiooniga seotud vajadused on teinud sellest sektorist loomulikult soodsa kasvupinnase digitaalrajanduse ja veelgi enam vahendusplatvormide jaoks. Uued tehnoloogiad, mis on väikestele ettevõtjatele kättesaadavaks muutunud, ajakohastavad liikuvusmajandust märkimisväärselt (sõidukite kasutamise optimeerimine, kulude vähendamine, ummikute vähendamine, tarnija ja kliendi vahelise suhtlemise lihtsustamine). Nimetatud platvormid, eelkõige ühistarbimisega seotud platvormid toovad kaasa suure muutuse, optimeerides pakkumise ja nõudluse vastavusseviimist. Sellel on peale tulemuslikkuse kasvuga seotud kasu ka muid eeliseid. See muudab kogu liikuvuse korraldust olemasolevatele osalistele konkurentsi pakkumise ja end ise valitseva süsteemi (nn tootvad tarbijad) ilmnemise tõttu, kus muutub küsitavaks töandja ja töötaja suhe. Tänu sellele, et nad valdavad ahela mõlemat otsa, see tähendab tunnevad

klientide vajadusi ja suudavad teha õigel ajal õigesti kohandatud pakkumisi, on digitaalvaldkonna uued osalejad suutnud hõlmata osa selle lisandväärtusest, tõstades nii küsimusi investeerimise kohta kasutatavasse taristusse, mida toetavad mittedigitaalmajanduse avaliku ja erasektori osalejad.

Esimene ülesanne väikeste ettevõtjate jaoks on saada digitehnoloogiale üleminekust kasu. Ükskõik, kas nad selles osalevad või mitte, igal juhul peavad nad kohanema, et mitte kaduda.

Teiseks ei ole suundumus olnud kunagi nii soodne selleks, et töötada välja säästvaid lahendusi, mis võimaldavad hoolimata transporditaristute piiratud mahutavusest täita kasvavaid liikuvusega seotud vajadusi keskkonnanahoidlikult. Tuleb aga meeles pidada, et vaatamata heitetaseme üldisele langusele viimase kümne aasta jooksul teistes Euroopa majanduse sektorites, transpordi valdkonna heited üha suurenevad. See moodustab liidu koguheitest umbes veerandi. Kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste 21. konverentsi tulemus vaid kinnitas, et on hädavajalik võtta selles sektoris vastutus, et anda oma panus üleminekuks süsihappegaasivabale majandusele. 2050. aastaks (ehk lähitulevikus) elab 80 % elanikkonnast linnas. Selle tulemusel muutub üha olulisemaks küsimuseks linnaliikuvus koos vajadusega korraldada liikumist mitmeliigilisel, puhtal ja integreeritud viisil. Ka siinkohal on seadusandja roll luua raamistik, mis soodustab ökoloogilist üleminekut. Teisisõnu on eesmärk muuta säästlikkuse saavutamine kasumlikumaks investeeringuks.

Tuleb siiski arvesse võtta, et kui seda nõuet rakendada kõikidele ettevõtjatele, siis on väikestel ettevõtjatel seda väga sageli raskem saavutada.

Kuigi õiguslik raamistik peaks võimaldama selle arenguga parimates võimalikes tingimustes toime tulla, siis on see tihti hoopis probleemiks, seda veelgi enam tugevalt reguleeritud transpordisektoris ja selle eri tasemetel – kohalikul, piirkondlikul, riiklikul, Euroopa ja üleilmsel tasemel.

Tänapäeval on õigusaktide rakendamise erinevuste ja nende ebamõistliku elluviimise tõttu ühelt poolt turu majanduslikud ja sotsiaalsed moonutused tavalised ning teiselt poolt kannatavad väikesed ettevõtjad Euroopa ühtse transpordipiirkonna puudumise tõttu rohkem. Riigiti väga erineva kutsealale juurdepääsu raames ei kohelda residente ja mitteresidente alati võrdselt. Kuigi ohutus on kogu transporditegevuse oluline eesmärk, kasutatakse seda tihti turule pääsemise takistamise eesmärgil. On selge, et ka selles valdkonnas on vaja Euroopa abi.

Uute sisenejate saabumise raames takistab transporditeenuste osutaja mõiste määratlemisega seotud õiguskindlusetus ausa konkurentsi tekkimist ja pidurdab paljusid väikestel ettevõtjatel püstitatud eesmärkide saavutamist. Kui töötajat määratleti ühes Euroopa Komisjoni teatises (COM(2002)694 final) kui isikut, kes teeb teise isiku juhtimisel reaalselt ja tulemuslikku tööd ja kes saab selle eest tasu, siis ebaselgeks jääb aga mõiste „füüsilisest isikust ettevõtja“. Lisaks võib kehtivate õigusaktide jäikus transpordisektori olemasolevad osalejad uute sisenejate tuleku suhtes raskesse olukorda panna.

Tuleb lisada, et mitmesugused väikestele ettevõtjatele mõeldud avaliku sektori toetused nii Euroopa kui ka riigi tasandil ei ole hõlpsasti kättesaadavad ning nende ooteajad ei ole innovatsioonitsükliga kohandatud. Euroopa peaks väikesid ettevõtjaid rohkem arvesse võtma.

Eelnevalt mainitud arvesse võttes teeb raportöör mõningad ettepanekud, mille eesmärk on muuta paljud probleemid väikeste ettevõtjate jaoks võimalusteks:

- tuleb kiirendada jõupingutusi, et luua Euroopa ühtne transpordipiirkond, lõpetades õigusaktide erinev rakendamine (kergeveokite erandi läbivaatamine, võitlus konkurentsivastase tegevuse vastu, kutsealale juurdepääsemise ja sellega seotud kontrollimeetmete ühtlustamine);
- tuleb lähendada traditsioonilist majandust ja platvorme (sealhulgas ühistarbimise mudeleid), et soodustada innovatsiooni, tarbijakaitset ja ausat konkurentsi (raamistik, tänu millele panustavad kõik ettevõtjad transpordi sotsiaalsesse kulusse ja taristuinvesteeringutesse);
- tuleb luua paremad konsulteerimisvõimalused kohalike ametiasutuste ja väikeste transpordiettevõtjate vahel, et parandada linnaliikuvust, mis peab tulevikus olema täiesti süsihappegaasivaba.

I lisa. Raporti ettevalmistamiseks avalikult levitatud küsimustik

Euroopa Parlamendi algatusraport

väikeste transpordiettevõtjate uute võimaluste ja koostööl põhinevate ärimudelite kohta

KONSULTEERIMINE

„2015. aasta novembris otsustas Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon koostada algatusraporti väikeste transpordiettevõtjate uute võimaluste ja koostööl põhinevate ärimudelite kohta. Lugupeetud ettevõtjad ja liikuvuse valdkonna osalejad, selle toimiku raportöörina kutsun teid oma ettepanekuid esitama, et ettevõtjatel oleks võimalik parimal viisil lahendada probleeme, millega nad silmitsi seisavad.“

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

Euroopa Parlamendi liige

Transpordi- ja turismikomisjoni aseesimees

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni liige

Pikaajaliste investeeringute ja taasindustrialiseerimise laiendatud töörihma esimees

TEAVE

Algatusraporti eesmärk on tuvastada probleemid, millega seisavad täna silmitsi Euroopa väikesed transpordiettevõtjad. Seetõttu pakutakse lahendusi, et tugevdada meie konkurentsivõimet, tagades samal ajal kogu transpordisüsteemi sidus ja säästlik areng ning võrdsed reeglid kõikidele osalejatele. Raportis, mille eesmärk on mõjutada seadusandjate lähenemisviisi sellele küsimusele, piirduakse VKEde ja idufirmadega, mis on seotud liikuvuse kui teenusega (nii inimeste kui ka kaupade veo mõistes). Konsulteerimine ei ole seega otseselt seotud transpordisektori ega taristutega.

Raporti lõplik versioon võetakse eeldatavasti vastu käeoleva aasta septembris ja esimene projekt koostatakse aprilli alguseks, et pädev komisjon saaks selle sama kuu jooksul läbi vaadata. Vastuste saatmise tähtpäev on **29. veebruar** (selle aasta märgiline kuupäev). Vastused ja taotlused lisateabe saamiseks tuleb saata aadressile: dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Teie vastused on abiks raporti koostamisel, ent nende sisu ei levitata avalikult. Sellele vaatamata mainitakse läbipaistvuse huvides vastajate nimesid raporti lõpus.

Selleks, et aidata teil oma vastuseid struktureerida, leiate altpoolt nimekirja näitlike küsimustega. Kui on teavet, mida soovite meiega jagada, ent seda ei käsitleta piisaval määral nendes küsimustes, siis lisage see julgelt oma vastustesse.

Brüssel, 29. jaanuar 2016

KÜSIMUSED

1. Millised on praegu peamised probleemid teie ettevõtte jaoks?

2. Mil määral on teie töö digiteeritud? Mil määral tugineb teie tegevus info- ja kommunikatsioonitehnoloogiatele või sõltub neist? Milline osakaal on teie tegevuses suurandmetel?
3. Kuidas võtate arvesse säästva arengu eesmärki? Kuidas mõjutab teid hiljutine demograafiline areng (eriti elanikkonna vananemine ja linnastumine)?
4. Kas püüate oma teenuseid rahvusvaheliseks muuta ja millised probleemid on teil selle raames ette tulnud? Kas teie ettevõtte kasvuvõimaluseks on tärkava majandusega riigid?
5. Millise transpordiliigi vallas te peamiselt tegutsete? Mil määral leiate, et see transpordiliik on liiga jäik, et võimaldada juurdepääsu vastavale turule ja seal ellu jääda?
6. Kas tunnete, et ettevõtjatel on Euroopas hea maine ja neid koheldakse hästi?
7. Kuidas enda tegevust rahastate (toetused, laenud, laenu tagatised, väliste osaluste omandamised jne)? Kas tunnete erinevaid VKEde ja idufirmade toetamiseks mõeldud Euroopa programme? Kas kasutate neid ja miks?
8. Kui teil on idufirma, siis kas tunnete, et teid on erinevatel arenguetappidel piisavalt toetatud?
9. Kui kuulute ühistarbimisse:
 - kuidas reageerisid ametiasutused, kui turule sisenesite? Millised on teie suhted vanasse majandusse kuuluvate ettevõtjatega?
 - peamised mureküsimused hõlmavad maksustamist, sotsiaalseid põhiõigusi ja ohutust. Milline on teie reaktsioon ja millised oleksid teie soovitusel?
10. Kas ütleksite, et teile rakenduv õiguslik keskkond on piisav (aja jooksul stabiilne, (Euroopa) riikide vahel ühtlane, selge, tegelikkusega kooskõlas, täielik)?
11. Kas teie nimetatud probleemide lahendamiseks tuleks koostada paremad või uued õigusaktid? Rakendada paremini olemasolevaid õigusakte või rakendada neid vähem? Millisel tasemel (kohalik, riiklik, Euroopa)?
12. Milline on teie ettekujutus liikuvusest 5, 10, 20 aasta pärast? Kas olete oma ettevõtte tuleviku suhtes optimistlik?

TEIE KOHTA

- Teie nimi ja ettevõtte ärinimi:
- Asutamise koht ja riik, kus tegutsete:
- Töötajate ja teenuseosutajate arv, kellele toetute, et äriühingu eesmärki täita:
- Osutatavate teenuste liik:
- Arenguetapp:
- Käive ja hinnanguline väärtus:
- Kontaktandmed (e-posti aadress ja telefon) ning veebisait/profiil suhtlusvõrgustikes/rakendus:

II lisa. Osaliste nimekiri, kellega raportöör konsulteeris

- Allied for Startups
- Avatar Logistics
- BlablaCar
- Captain Train
- Caisse des dépôts et des Consignations
- Chambres de Métiers et de l'Artisanat (APCMA)
- Euroopa Komisjon
- Drivr
- European Road Haulers Association (UETR)
- Fédération nationale des transports routiers (FNTR)
- France Digitale
- Heetch
- Inland Navigation Europe (INE)
- LEO Express
- Mouvement des Entreprises de France (Medef)
- Taxis Bleus
- Taxis G7
- Uber
- International Association of Public Transport (UITP)

III lisa. Osalenud ekspertide nimekiri

- Carlo Cambini, Politecnico di Torino, õppejõud
- Matthias Finger, professor, FSRi transpordivaldkonna juhataja, EPFLi võrgutööstuste halduse õppetooli juhataja
- Gabriele Grea, Università Commerciale L. Bocconi, professor
- Sampo Hietanen, äriühingu Maas Finland tegevjuht
- Juan José Montero Pascual, UNED Madrid, õppejõud

29.9.2016

TÖÖHÕIVE- JA SOTSIAALKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

väikeste transpordiettevõtete uute võimaluste ja koostööl põhinevate ärimudelite kohta
(2015/2349(INI))

Arvamuse koostaja: Elena Gentile

ETTEPANEKUD

Tööhõive- ja sotsiaalkomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

- A. arvestades, et tehnoloogia arengu, uute ärimudelite ja digiteerimise tulemusel on transpordisektor viimastel aastatel tugevasti muutunud, mis on oluliselt mõjutanud tavapäraseid ärimudeleid ning töötingimusi ja tööhõivet selles sektoris; arvestades, et ühelt poolt on transpordisektor avanenud, kuid teiselt poolt on töötingimused paljudel juhtudel halvenenud, mis on tingitud majanduskriisist ja mõnel juhul olemasolevate õigusnormide ebapiisavast rakendamisest;
- B. arvestades, et transpordisektorisse ei kuulu ainult otseseid transporditeenuseid osutavad ettevõtjad, vaid ka VKEd, kes pakuvad sõidukite hoolduse, varuosade müügi, töötajate koolituse või sõidukite ja seadmete üürimise teenuseid; arvestades, et nendel valdkondadel on suur potentsiaal töökohtade loomisel, sh kõrge kvalifikatsiooniga isikute jaoks; arvestades, et transpordisektori poliitikas tuleks arvesse võtta kogu väärtusahela huve;
- C. arvestades, et komisjon juhib oma teatises „Euroopa jagamismajanduse tegevuskava“ (COM(2016)0356) tähelepanu asjaolule, et paindlik töökorraldus jagamismajanduses tekitab ebakindlust seoses kehtivate õiguste ja sotsiaalkaitse tasemega ning et füüsilisest isikust ettevõtjate ja töötajate vahelised piirid hägustuvad üha enam;
- D. arvestades, et tegelikkuses kasutab vaid 1,7 % ELi ettevõtetest täielikult ära ajakohast digitaaltehnoloogiat ning 41 % ei kasuta seda üldse; arvestades, et kõigi majandussektorite digiteerimine on ELi konkurentsivõime säilitamisel ja suurendamisel kriitilise tähtsusega;
- E. arvestades VKEde erilist rolli töökohtade loomisel transpordisektoris, eelkõige maanteetranspordis, ja arvestades nende halvemaid võimalusi võrreldes suuremate ettevõtetega juurdepääsul oluliste investeeringute rahastamisele, sh laenudele ja Euroopa Liidu vahenditest makstavatele toetustele;

- F. arvestades, et jagamismajandust iseloomustav paindlikkus ja turulepääsu lihtsus võivad pakkuda tööhõivevõimalusi rühmadele, kes traditsiooniliselt on tööturult välja jäetud, eriti naistele, noortele ja rändajatele;
- G. arvestades, et Euroopa valdkondlikud tööturu osapooled on mures linnasisese liikuvuse turgudel esineva kõlvatu konkurentsi pärast, mis on tingitud tõusuteel olevatest tasustamisplatvormidega seotud ühissõitudest, mida seostatakse sageli ebaausate turutavadega, nt maksustamise ja sotsiaalkindlustusmaksete maksmise vältimise ning töö- ja sotsiaalstandarditest kõrvalehoidmisega;
- H. arvestades, et transporditeenused võivad pakkuda head võimalust füüsilisest isikust ettevõtjana alustamiseks ning edendada ettevõtluskultuuri;
- I. arvestades, et vastavalt hiljutistele tähelepanekutele esineb transpordisektoris suundumus veeretada vastutus sotsiaalkindlustusmaksete ja tööga seotud hüvitiste eest alltöövõtjatele ja füüsilisest isikutest ettevõtjatena tegutsevatele sõidukijuhtidele; arvestades, et on olemas oht, et füüsilisest isikust ettevõtjatena tegutsevatele juhtidele surutakse peale ebakindlad töötingimused, samal ajal kui laieneb näiline füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemine¹;
- J. arvestades, et transporditeenuste veebiplatvormid võivad klientide teenuseotsingu ja nendes registreeritud ettevõtete või töötajate tööjõu pakkumise kiiresti kokku viia;
- K. arvestades, et OECD peab kvaliteetseid töökohti suure ebavõrdsusega võitlemisel ja sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamisel tehtavate pingutuste jaoks ülioluliseks teguriks²;
1. rõhutab vajadust proportsionaalse õigus- ja halduskeskkonna järele, mis julgustab investeerima ja toetab rahastamisvõimalusi, tagades samas väikestes transpordiettevõtetes jätkusuutliku majanduskasvu ja inimväärseid töökohti;
 2. võtab teadmiseks jagamismajanduse kasutuselevõtmise transpordisektoris koos paindlikumate töövormidega; rõhutab, et koostööl põhinevaid ärimudeleid transpordisektoris tuleks käsitleda laiema arutelu raames, et luua aus ja läbipaistvate tingimustega konkurents; rõhutab, kui oluline on stabiilse õigusraamistiku väljatöötamine jagamismajanduse arengu edendamiseks;
 3. märgib, et osalise tööajaga, renditöötajate ja füüsilisest isikust ettevõtjate arv transpordisektoris on kasvanud ning üldine arengusuund on paindlikumate töölepingute poole; märgib, et jagamismajandus transpordisektoris pakub inimestele uusi võimalusi lississetuleku teenimiseks, noorte tööhõiveks (eelkõige nende noorte puhul, kes otsivad ajutist ja paindlikku tööd, mis võimaldaks ühitada erialase töö ja hariduse omandamise),

¹ Euroopa Komisjoni 3. veebruari 2014. aasta tellitud aruanne ELi autoveoturu olukorra kohta (2014), „Task A – Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union“ (Ülesanne A – Euroopa Liidu autokaubaveosektori struktuuri käsitlevad kogutud andmed ja nende analüüs) <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² OECD tööhõive, töö ja sotsiaalküsimuste direktoraadi asedirektori Mark Pearsoni ettekanne 21. juunil 2016 toimunud EMPL-ECONi ebavõrdsust käsitleval kuulamisel; <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

paremaks töö- ja eraelu ühitamiseks ning vaegtööhõive ja töötuse vähendamiseks; märgib, et selline areng võib mõnel juhul siiski viia ebakindla olukorrani; rõhutab, et paindliku tööhõive suhtes tuleb kohaldada kehtivaid tervishoiu- ja ohutusnorme ning sotsiaalkaitsemeetmeid, et vältida pikaajalist sotsiaalset ja finantsmõju, ning see ei tohi hõlmata potentsiaalseid riske, nagu ülemäärane töökoormus ja töö tulemuslikkusele mittevastav palgatase; rõhutab seepärast ühelt poolt vajadust tööturu paindlikkuse järele ning teiselt poolt töötajate majandusliku ja sotsiaalse turvalisuse järele; rõhutab, et kulude kärpimine ei tohiks kahjustada töötingimusi ja tööstandardeid;

4. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles hindama koostöös tööturu osapooltega korrapäraselt digiteerimise mõju töökohtade arvule ja liikidele transpordisektoris ning tagama, et tööhõive- ja sotsiaalpoliitika käib transpordisektori tööturu digiteerimisega kaasas;
5. märgib, et digitaalsektor hõlmab ka professionaalseid teenuseid ja vahendajaid, kes pakuvad üksnes teenuseosutajaid ja kasutajaid ühendavaid platvorme; julgustab liikmesriike kehtestama miinimumkünniseid, mis võimaldavad neil eristada professionaalsete teenuste osutamist ja mitteprofessionaalset vastastikust tegevust; rõhutab, et kuigi esimesena nimetatu peab loomulikult järgima maksu- ja sotsiaalkaitsemeetmeid, tuleks reguleerida ka teisena nimetatu professionaalset kasutamist;
6. võtab teadmiseks jagamismajanduse ja digitaalse ühtse turu pakutavad võimalused töökohtade loomisel ning kaasava majanduskasvu saavutamisel väikestes transpordiettevõtetes; rõhutab, et jagamismajanduses nagu igas muus majanduses tuleb maksta makse ja sotsiaalkindlustusmaksid, see peab vastama tööhõive- ja sotsiaalõigusnormidele ja tagama tarbijate kaitse; on veendunud, et jagamismajanduse suur läbipaistvuspotentsiaal võimaldab transporditeenuseid vastavalt kehtivate õigusaktide täitmise tagamise eesmärgile hästi jälgida; palub komisjonil avaldada suunised selle kohta, kuidas kohaldatakse ELi õigust mitmesugust liiki koostööl põhinevate ärimudelite suhtes, et kõrvaldada vajaduse korral tööhõivet ja sotsiaalkindlustust käsitlevates õigusaktides esinevad lüngad nii, et seejuures järgitaks riikide pädevusi; palub liikmesriikidel viia läbi piisavalt kontrollid ja kehtestada eeskirjade rikkumise korral sanktsioone;
7. juhib tähelepanu võrdlemisi väikestele kutsealale pääsemise takistustele transpordisektoris ning sektori sellega seotud suurele potentsiaalile pikaajalise töötuse vastu võitlemisel;
8. rõhutab, et kõik transporditeenuste pakkujad, sh need, kes tegutsevad jagamismajanduses, peavad järgima vajalikke tervishoiu- ja ohutussätteid ning nende suhtes peavad kehtima olemasolevad minimaalsed ohutuse ja sotsiaalkaitse standardid, olenemata nende äri- või ettevõtlusmudelist, olgu selleks tasustamisplatvormidega seotud ühissõidud, renditöö või mingi muu mudel;
9. kutsub liikmesriike üles täielikult rakendama ja jõustama kõiki õigusnorme, mis käsitlevad transporditeenuste internetis pakkumise platvorme;
10. rõhutab, kui oluline on jälgida transpordisektoris kinnipidamist kohustuslikest eeskirjadest töö-, juhtimis- ja puhkeaja kohta; tuletab meelde, et määrust (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ei kohaldata väiksema kui 3,5-tonnise massiga sõidukite suhtes (kerged kaubaveokid); rõhutab, et vastavalt käesolevale määrusele peaks järelevalve toimuma sõidukitesse paigaldatud digitaalsete kontrolliseadmete abil; nõuab töö- ja puhkeajaga seotud nõuete täitmise kontrolli

tõhustamist; tuleb meelde, et kõiki töötaja tegevusega seotud ülesandeid tuleb lugeda tööajaks; rõhutab samuti, kui tähtis on jälgida vastavust Euroopa ja riiklike töötervishoiu ja tööohutuse standarditele (sh töötingimusi sõidukites) kõigi transpordisektoriga seotud inimeste puhul, olenemata tööhõiveseisundist (füüsilisest isikust ettevõtja, alltöövõtja, ajutine või lepinguline töötaja);

11. peab kiiduväärseks olulist rolli, mida täidavad ametiühingud, kes teevad paljudes liikmesriikides transporditeenuse osutajatega koostööd, püüdes muuta transpordisektori ümberkujundamise sotsiaalselt jätkusuutlikuks; rõhutab, kui olulised on tugevad ja sõltumatud tööturu osapooled transpordisektoris, institutsionaliseeritud sotsiaalne dialoog nii Euroopa kui ka riiklikul tasandil ja töötajate osalemine ettevõttega seotud küsimustes; julgustab tööturu osapooli pidama läbirääkimisi kõiki transporditeenuseid hõlmavate kollektiivlepingute üle kooskõlas liikmesriikide õiguse ja tavadega, sest sellised lepingud on tõhusad vahendid, mille abil tagada inimväärsed sotsiaal- ja tööstandardid; julgustab sektoris tegutsevaid VKEsid looma ühendusi või platvorme, mis pakuksid neile sellega seoses toetust ja teavet;
12. võtab teadmiseks käimasolevad arutlused selle üle, et teatavad liikmesriigid kehtestavad oma territooriumil tegutsevatele transpordiettevõtetele miinimumpalga nõude; märgib, et komisjoni president Juncker lausus Euroopa Parlamendi ees oma avasõnavõtus, et meie liidus tuleks samas kohas tehtava sama töö eest maksta sama tasu¹;
13. soovib jagamismajanduse ettevõtetel ja transpordisektori töötajatel leida koostöömudelid ühistes huvides tegutsemiseks, näiteks kindlustuse valdkonnas;
14. kutsub liikmesriike üles tagama kõikidele transporditöötajatele ausa konkurentsi, inimväärsed töötingimused ning sotsiaalkaitse, et vähendada ebakindlaid töötingimusi selles üleminekuetapis olevas sektoris ning parandada kehtivate eeskirjade ja kollektiivlepingute täitmise tagamist; palub komisjonil ja liikmesriikidel võidelda konkurentsivastaste tavadega transpordisektoris ja vahetada sellega seotud parimaid tavasid; kutsub liikmesriike ja tööturu osapooli eelkõige üles kasutama deklareerimata töö vastu võitlemise platvormi; arvab, et jagamismajandus võib registreeritud elektrooniliste tehingute kaudu aidata liikmesriikidel võidelda tavadega, mis võivad tekitada ebaausat konkurentsi;
15. tuleb meelde, et Euroopa Kohus on määratlenud mõiste „töötaja“ töösuhte alusel, mida iseloomustavad teatavad kriteeriumid, nt alluvussuhe, tasustamine ja töö iseloom; tunneb sellega seoses heameelt komisjoni teatise „Euroopa jagamismajanduse tegevuskava“ üle; nõuab suuremate pingutuste tegemist, et võidelda näilise füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemise vastu, kaitsta töötajaid ja luua transpordisektori ettevõtetele võrdsed tingimused;
16. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tagama kõigile transpordisektori töötajatele inimväärsed töötingimused, sealhulgas nõutaval tasemel töötervishoiu ja tööohutuse

¹ 'A New Start for Europe: My Agenda for Jobs, Growth, Fairness and Democratic Change – Political Guidelines for the next European Commission; Opening Statement in the European Parliament Plenary Session Strasbourg, 15 July 2015; Jean-Claude Juncker, Candidate for President of the European Commission', lk 7; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker--political-guidelines.pdf>.

kaitse, olenemata neid palganud ettevõtte suurusest ja liigist, töötamise kohast või aluseks olevast lepingust; rõhutab, kui oluline on töötervishoid ja tööohutus, võttes eeskätt arvesse demograafilisi muutusi ja transpordisektori töötajate suurt liikuvust;

17. juhib tähelepanu transpordisektoris esinevatele arvukatele kõlvatu konkurentsijuhtumitele, mis esinevad sageli väikeste transpordiettevõtete kulul; tuletab meelde, et kõlvatu konkurents võib aidata kaasa töötingimuste halvenemisele; palub, et vastutavad ametiasutused karistaksid asjakohaselt igasugust taolist väärkäitumist;
18. rõhutab, et alltöövõtu kaudu ei tohi hoida kõrvale töö- ja töölevõtustandarditest; julgustab liikmesriike jälgima olukorda, tugevdama vajaduse korral solidaarset vastutust käsitlevaid õigusakte ning tagama kehtivate eeskirjade piisava rakendamise ja täitmise;
19. kiidab heaks tööturu osapoolte poolt transpordisektoris kokkulepitud paindlikud töötajamudelid, mis võimaldavad töötajatel paremini töö- ja eraelu ühitada; rõhutab siiski, kui oluline on jälgida transpordisektoris kinnipidamist kohustuslikest eeskirjadest töö-, juhtimis- ja puhkeaja kohta, mis peaks transpordisektori digiteerimise tulemusena lihtsamaks muutuma;
20. rõhutab selliste VKEde erilist tähtsust, mis osutavad transporditeenust väikestes kohtades, raskesti ligipääsetavates piirkondades ja suurte linnastute äärealadel, tagades transpordivõimalused tööle või kooli, kauplustesse ja teenindusasutustesse sõitjatele, eriti olukorras, kus ühistranspordi süsteem ei toimi piisavalt tõhusalt;
21. rõhutab 21. sajandil vajalike töösukste, näiteks digitaaloskuste, meeskonnatöö, kriitilise mõtlemise ja probleemilahendamise olulisust, et tulla toime muutuste ja tehnoloogilise arenguga selles sektoris; rõhutab, et peamine viis saavutada transpordisektoris sotsiaalselt jätkusuutlik üleminek ja kohanemine on töötajate koolitamine; kutsub tööturu osapooli, samuti haridus- ja koolitusasutusi üles töötama väikeste transpordiettevõtete jaoks välja asjaomaste oskuste strateegiad ja haridusprogramme; peab tööandja ülesandeks tutvustada töötajatele nõuetekohaselt uut tehnoloogiat, näiteks IT- ja jälgimise rakendusi; rõhutab, et ajutiste lepingute puhul peab töötajate vastava ettevalmistuse ja koolitamisega tegelema vahendav agentuur;
22. palub komisjonil ja liikmesriikidel edendada transpordisektoris sotsiaalmajanduse mudeleid ning vahetada sellega seotud parimaid tavasid, sest sotsiaalsed ettevõtted on osutunud majanduskriisi ajal vastupidavamaks kui muud ärimudelid.
23. kutsub komisjoni üles koguma usaldusväärseid andmeid jagamismajanduse kohta transpordisektoris ning uurima selle mõju töötingimustele.

NÕUANDVAS KOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	26.9.2016
Lõpphääletuse tulemus	+: 35 -: 2 0: 9
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Laura Agea, Tim Aker, Guillaume Balas, Brando Benifei, Mara Bizzotto, Enrique Calvet Chambon, David Casa, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Thomas Händel, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Ádám Kósa, Kostadinka Kuneva, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Dominique Martin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Sofia Ribeiro, Maria João Rodrigues, Anne Sander, Jutta Steinruck, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer

**VASTUTAVAS KOMISJONIS TOIMUNUD
LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS**

Vastuvõtmise kuupäev	11.10.2016
Lõpphääletuse tulemus	+: 42 -: 3 0: 1
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Evžen Tošenovský
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 200 lg 2)	Olle Ludvigsson