



7.11.2016

PRANEŠIMAS

dėl naujų galimybių mažosioms transporto įmonėms, įskaitant bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius (2015/2349(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Dominique Riquet

TURINYS

	Psl.
PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS	3
AIŠKINAMOJI DALIS	13
UŽIMTUMO IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETO NUOMONĖ	20
GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI	27

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

dėl naujų galimybių mažosioms transporto įmonėms, įskaitant bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius (2015/2349(INI))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Europos Sąjungos sutartį, ypač į jos 5 straipsnio 3 dalį,
- atsižvelgdamas į ES sutarties 2 protokolą dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo,
- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144),
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. rugsėjo 9 d. rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link¹,
- atsižvelgdamas į ES rekomendaciją 2003/361/EB dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių apibrėžimo,
- atsižvelgdamas į metinį pranešimą dėl Europos MVĮ 2014–2015 m.,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatus „Visų pirma galvokime apie mažuosius“ Europos iniciatyva „Small Business Act“ (COM(2008) 0394) ir Smulkią verslo akto Europai apžvalga (COM(2011) 0078),
- atsižvelgdamas Komisijos komunikatą „Europos bendro vartojimo ekonomikos darbotvarkė“ (COM(2016) 0356),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos mažataršio judumo strategija“ (COM(2016) 0501),
- atsižvelgdamas į savo 2013 m. vasario 5 d. rezoliuciją dėl MVĮ galimybių gauti finansavimą gerinimo²,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. gegužės 19 d. rezoliuciją dėl MVĮ ekologiškai tvaraus augimo galimybių³,
- atsižvelgdamas į pagal programą „Horizontas 2020“ MVĮ skirtą priemonę, iniciatyvą INNOSUP, Įmonių konkurencingumo ir MVĮ programą (COSME), portalą „Jūsų Europa. Verslas“ bei pagal projektą „Spartus inovacijų diegimas“ numatytas bandomųjų projektų ir tinklų kūrimo galimybes,
- atsižvelgdamas į Elektroninės komercijos (2000/31/EB) ir Paslaugų (2006/123/EB)

¹ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0310.

² Priimti tekstai, P7_TA(2013)0036.

³ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0198.

direktyvas,

- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos bendrosios skaitmeninės rinkos strategija“ (COM(2015) 0192),
 - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Bendrosios rinkos tobulinimas: daugiau galimybių piliečiams ir įmonėms“ (COM(2015) 0550),
 - atsižvelgdamas į Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP), sukurtą 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1316/2013¹,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą bei Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto nuomonę (A8-0304/2016),
- A. kadangi mažosios ir vidutinės įmonės (MVI) yra pagrindinė Europos ekonomikos varomoji jėga ir, 2014 m. duomenimis, jos sudaro 99,8 proc. visų ne finansinio sektoriaus įmonių bei suteikia dvi iš trijų visų darbo vietų;
- B. kadangi MVI, kurios pastaraisiais metais suteikė darbo vietų, dažniausiai buvo paslaugų sektoriaus įmonės;
- C. kadangi mažosios transporto įmonės atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant sklandų judumą Europoje, bet dažnai joms sunku patekti į šią rinką arba joje išsilaikyti, ypač dėl monopolijų šioje rinkoje;
- D. kadangi mažosios įmonės suteikia papildomos naudos visų pirma atokioms ir tankiai apgyvendintoms vietovėms, nes puikai žino vietos rinką, yra arti klientų ir (arba) gyvybingos ir geba kurti inovacijas; kadangi, be to, jos gali teikti pritaikytas paslaugas ir padeda kovoti su socialine atskirtimi, kurti darbo vietas, ekonominę veiklą, tobulinti judumo valdymą ir prisidėti prie turizmo plėtros (kai judumo paslaugos tiesiogiai susietos su lankytojams reikalinga naujų produktų ir patirties paklausa);
- E. kadangi asmenų ir prekių gabenimo paslaugų paklausa bei teikimo sąlygos labai nevienodos ir kadangi judumo sumažinimas – ne išeitis;
- F. kadangi transporto organizavimas didmiesčiuose ir jų privažiuojamuose keliuose sudaro palankias sąlygas susidaryti didelę našą ekonomikai užkraunančioms spūstims ir kamščiams; kadangi transporto sektoriaus MVI svarbiai prisideda prie viešojo transporto tinklo transporto mazguose, ypač tada, kai viešasis transportas važiuoja labai retai, taip pat periferinėse zonose, kuriose nėra tinkamai išvystytų priemiesčio transporto paslaugų;
- G. kadangi iš neseniai Komisijos atlikto tyrimo matyti, kad 17 proc. Europos vartotojų naudojami dalijimosi ekonomikos teikiamomis paslaugomis, o 52 proc. žino apie teikiamas paslaugas; kadangi vartotojai tikisi lengvai prieinamų ir lanksčių būdų, kaip naudotis transporto paslaugomis, užtikrinant, kad paslaugos kaina atitiktų realią jos teikimo kainą, taip pat suteikiant galimybę lengvai užsakyti kelionę ir saugiai

¹ OL L 348, 2013 12 20, p. 129.

atsiskaityti už įvykdytą paslaugą;

- H. kadangi bendradarbiavimu grindžiama ekonomika transporto srityje gali aktyviai prisidėti tvarių formų judumo plėtros; kadangi savireguliacija ne visada yra tinkamas sprendimas, todėl reikalinga tinkama reguliavimo sistema;
- I. kadangi, siekiant reaguoti į didėjančių tvaraus judumo poreikį esant neišvystytai infrastruktūrai, dėl darnaus vystymosi būtinybės ir informacinių ir ryšių technologijų revoliucijos atsirado neregėtų galimybių ir iškilo precedento neturinčių problemų bet kokio dydžio įmonėms;
- J. kadangi eksponentiškai augant išmaniųjų mobiliųjų prietaisų skvarbai ir visapusiškai didėjant greitaeigio plačiajuosčio ryšio aprėpčiai sukuriama naujų skaitmeninių priemonių ir transporto paslaugų teikėjams, ir klientams, mažėja sandorių sąnaudos ir taip pat mažėja fizinio paslaugų teikėjų buvimo vietos svarba, tokiu būdu suteikiant jiems galimybę būti plačiai susietiems, siekiant teikti paslaugas ne tik regionų, bet taip pat pasauliniu mastu, skaitmeniniais tinklais ir taip pat iš žemyninių vietovių;
- K. kadangi technologinė pažanga, nauji verslo modeliai ir skaitmeninimas pastaraisiais metais gerokai pakeitė transporto sektorių, labai didelį poveikį darydami tradiciniams verslo modeliams ir darbo sąlygoms bei užimtumui šiame sektoriuje; kadangi nors, viena vertus, transporto sektorius labai išsiplėtė, kita vertus, darbo sąlygos daugeliu atvejų pablogėjo, pirmiausia dėl ekonomikos krizės, o kai kuriais atvejais – dėl nepakankamo galiojančių taisyklių įgyvendinimo;
- L. kadangi transporto sektorius – tai ne tik tiesiogines transporto paslaugas teikiantys subjektai, bet ir MVI, siūlančios tokias paslaugas, kaip transporto priemonių aptarnavimas, prekyba atsarginėmis dalimis, darbuotojų mokymas arba transporto priemonių ir įrangos nuoma; kadangi su šiomis paslaugomis susijęs didžiulis darbo vietų kūrimo potencialas, įskaitant labai kvalifikuotų specialistų darbo vietas; kadangi formuojant transporto sektoriaus politiką reikėtų atsižvelgti į visą vertės grandinę;
- M. kadangi tik 1,7 proc. ES įmonių visapusiškai naudojami pažangiomis skaitmeninėmis technologijomis, o 41 proc. jomis nesinaudoja visai; kadangi siekiant išlaikyti ir padidinti ES konkurencingumą būtinas visų veiklos sektorių skaitmeninimas;
- N. kadangi bendradarbiavimu grindžiamai ekonomikai būdingas lankstumas ir lengvas pateikimas į rinką gali suteikti užimtumo galimybių toms grupėms, kurios paprastai neįtraukiamos į darbo rinką, ypač moterims, jaunimui ir migrantams;
- O. kadangi transporto paslaugos yra gera sritis pradėti savarankišką veiklą ir gali skatinti verslumo kultūrą;
- P. kadangi internetinės transporto paslaugų platformos gali pasiūlyti greito klientui reikalingos paslaugos ir darbo jėgos pasiūlos iš užsiregistravusių įmonių ar darbuotojų suderinimo galimybę;
- Q. kadangi EBPO kokybiškas darbo vietas laiko pagrindiniu pastangų kovojant su didele nelygybe ir skatinant socialinę sanglaudą veiksmu;

I. Mažųjų transporto bendrovių problemos

1. mano, kad transporto įmonės susiduria su problemomis, siekdamos reaguoti į didėjantį judumo poreikį esant neišvystytoms infrastruktūroms ir vis didesniems aplinkosaugos reikalavimams; atkreipia dėmesį, kad visos transporto priemonės patiria spaudimą pateikti saugius, tvarius ir labai konkurencingus sprendimus, kurie būtų pagal COP21 aplinkos požiūriu atsakingi, ir sumažinti spūstis, tačiau mažosioms įmonėms su tuo sunkiau ir brangiau susidoroti;
2. pabrėžia, kad dėl per dažno transporto priemonių išmetamų teršalų normų keitimo mažosioms transporto įmonėms gali kilti ypač didelių sunkumų, turint omenyje transporto priemonių parko nusidėvėjimo laiką;
3. pabrėžia transporto sektoriaus, kuriam būdingas daugiapakopis (vietos, nacionalinis, Europos ir pasaulinis) valdymas, kuris vis dar labai suskaidytas pagal transporto rūšis, sudėtingumą; pažymi, kad šis sektorius griežtai reglamentuojamas, visų pirma kiek tai susiję su galimybe verstis profesine veikla, atitinkama veikla ir transporto paslaugų plėtojimu, naudojimu ir rinkodara (išimtinėmis teisėmis, leidimų skaičiaus ribojimu), taip pat subsidijavimu; pabrėžia, kad saugos ir saugumo uždaviniai yra ypač svarbūs transporto sektoriui, tačiau apgailestauja, kad jais, be kitų veiksmų, kartais naudojamosi kaip pretekstu dirbtinėms kliūtims pašalinti;
4. ragina valstybes nares panaikinti perteklinį reguliavimą, kuris dažnai susijęs su protekcionizmu ir korporatyvizmo refleksais, kuriuo skatinamas vidaus rinkos susiskaidymas, sudėtingėjimas ir nelankstumas bei didinama nelygybė; mano, kad naudinga, kad valstybės narės interneto platformų teisėtumo nevertintų daugybe skirtingų būdų, ir taip būtų išvengta nepagrįstų vienašališkų apribojimų; ragina valstybes nares laikytis ir visiškai įgyvendinti Elektroninės komercijos direktyvą (Direktyvą 2000/31/EB) ir Paslaugų direktyvą (Direktyvą 2006/123/EB); mano, kad laisvas paslaugų teikėjų judėjimas ir įsisteigimo laisvė, kaip numatyta atitinkamai SESV 56 ir 49 straipsniuose, yra esminės sąlygos siekiant paslaugas teikti Europos mastu, taigi, ir vidaus rinkoje;
5. pabrėžia, kad dėl apibrėžties „paslaugų teikėjai“ transporto sektoriuje teisinio netikrumo neįmanoma sukurti sąžiningos konkurencijos, ir apgailestauja, kad daugeliui mažųjų įmonių sunku patekti į šalies ir tarptautinę rinką ir plėstis ar siūlyti naujas paslaugas; pabrėžia, kad dėl pirmiau minėtų priežasčių MVĮ sunku patekti į šį sektorių;
6. mano, kad reikia tobulinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 tam, kad būtų susitvarkyta su rimtais trukdžiais, kilusiais po jo paskelbimo tam tikrų valstybių narių nacionalinėse transporto rinkose;
7. palankiai vertina naujas galimybes, suteiktas mažosioms transporto įmonėms ir naujiems bendradarbiavimu grindžiamiems verslo modeliams, ir tuo pat metu apgailestauja dėl nekonkurencingos praktikos, kuri taikoma dėl nevienodo ES taisyklių taikymo valstybėse narėse, visų pirma kiek tai susiję su užmokesčio ir socialinio saugumo sistemomis, nes tai gali sukelti rimtus iškraipymus, pvz., socialinį dempingą, ir su saugumu susijusias problemas;
8. ragina Komisiją ir valstybes nares sustiprinti teisėsaugą; mano, kad bet kokie teisės

aktų, susijusių su socialinėmis ir darbo sąlygomis, pakeitimai turi atitikti visas pagrindines ES laisves ir neriboti sąžiningos konkurencijos, grindžiamos objektyviais konkurenciniais pranašumais, taip pat neturi sukurti jokios papildomos administracinės naštos ar papildomų sąnaudų mažosioms transporto įmonėms;

9. pažymi, kad mažosios transporto įmonės turi stengtis ne tik laikytis teisės, bet ir išlaikyti konkurencingumą (pvz., didžiausią dėmesį skiriant naujoms technologijoms); apgailestauja, kad, viena vertus ir skirtingai nei yra su didelėmis įmonėmis, mažųjų įmonių galimybės gauti kreditą ir finansavimą pinigų rinkose vis dar ribotos, nepaisant kiekybinio lengvinimo priemonių, o, antra vertus, viešojo finansinė, ypač Europos, parama ne visuomet sutelkta dėl pernelyg sudėtingų ir ilgų administracinių procedūrų pabrėžia, kad svarbu mažųjų įmonių pareiškėjams skleisti žinias ir pagalbą pasinaudojant Europos investicijų fondu;
10. pažymi, kad didėjant urbanizacijai transportas turi būti organizuotas labiau integruotai, panaudojant daugiau skaitmeninių technologijų ir daugiau transporto rūšių, o transporto mazgams tenka vis svarbesnis vaidmuo organizuojant tvarų judumą; pabrėžia didėjantį daugiarūšių kelionių planavimo taikomųjų programų poveikį ir būtinybę, kad mažosios įmonės būtų įtrauktos į esamų taikomųjų programų sąrašą ir transporto paslaugų katalogus; pabrėžia, kad galimybė visiems naudotis internetu paskatintų dalijimąsi transporto priemonėmis ir geresnį kelionių planavimą;
11. pažymi, kad patiriant ekonominių sunkumų ir trūkstant išteklių transporto tinklo grandims išlaikyti daugelyje regionų (ypač tuose, kuriuose prastesni komunikaciniai ryšiai ir mažai gyventojų) uždaryta daug antrinių linijų; mano, kad bendradarbiavimu grindžiamų veiklos modelių atsiradimu jokių būdu negalima pateisinti to, kad šiuose regionuose atsisakoma viešųjų transporto paslaugų;
12. pabrėžia ypatingą lengvųjų transporto priemonių, tokių kaip dviračiai ar motoroleriai, nuomos bendrovių svarbą; pažymi, kad dauguma šių subjektų veikia MVĮ sektoriuje; ragina dažniau atsižvelgti į šių subjektų potencialą, didinant miesto judumo lygį ir mieste plėtojant energiją tausojantį ir efektyviai išteklius naudojančią transportą;
13. ragina valstybes nares ir Komisiją apsvarstyti mažųjų transporto įmonių sutelkimo galimybę, taip sudarant palankesnes sąlygas šių įmonių partnerystei plėtoti ir padėti klientams pasirinkti tų mažųjų transporto įmonių paslaugų, kurios atitinka jų poreikius;
14. ragina Komisiją nustatant su šiuo klausimu susijusias gaires atsižvelgti į tai, kad tokius modelius sunku taikyti kaimuose ir ne miesto vietovėse;
15. pažymi, kad pagal vystomus bendradarbiavimu grindžiamus modelius galima tinkamiau panaudoti transporto priemones ir infrastruktūrą ir taip padėti tvariau užtikrinti judumą; pažymi, kad, labiau naudojant vartotojų generuojamus duomenis, transporto grandinėje būtų galima gauti papildomos naudos; vis dėlto pabrėžia, kad duomenų sutelkimas tik keliose tarpininkavimo platformose galėtų padaryti neigiamą poveikį sąžiningam pajamų paskirstymui ir dalyvavimo investuojant į infrastruktūrą pusiausvyrai bei kitoms susijusioms išlaidoms, nes visa tai daro tiesioginę įtaką MVĮ.
16. palankiai vertina tai, kad tarpininkavimo platformos sudaro galimybę esamiems veiklos vykdytojams ir korporatyvinėms struktūroms varžytis, kelia grėsmę esamoms

monopolijoms ir trukdo kurtis naujoms; pabrėžia, kad tai skatina rinką, kuri yra labiau orientuota į vartotojų paklausą, ir verčia valstybes nares peržiūrėti rinkos struktūrą; vis dėlto pažymi, kad tarpininkavimo platformos su joms būdinga „laimėtojai atitenka viskas“ etika, jei nebus taikoma tinkama ir aiški teisinė sistema, gali paskatinti dominuojančios padėties atsiradimą rinkoje ir pakenkti ekonominės struktūros įvairovei;

17. atkreipia dėmesį į galimybes ir iššūkius (pvz., šiose naujose srityse taip pat galėtų rasti smulkus verslas), kurie susiję su susietų ir savieigių transporto priemonių (lengvųjų automobilių, laivų, bepiločių orlaivių, automatizuotų greitkelių sistemų) kūrimu; todėl ragina Komisiją parengti gaires dėl susietų ir savieigių transporto priemonių ir išanalizuoti galimą šios technologijos poveikį Europos transporto sektoriui, ypač MVĮ;

II. Rekomendacijos: kaip iššūkius paversti galimybėmis

18. ragina toliau dėti pastangas siekiant sukurti bendrą Europos transporto erdvę; mano, kad bet kokie teisės aktai, kuriais nustatomi nauji reikalavimai mažosioms įmonėms, ypač susiję su mokesčiais, socialinės ir aplinkosaugos sričių priemonėmis, turėtų būti proporcingi, paprasti ir aiškūs ir turėtų netrukdyti joms vystytis, o, prireikus, atsižvelgti į regioninius ir nacionalinius įvairių valstybių narių savitumus; mano, kad kartu su tokiais teisės aktais reikia nustatyti būtinas (reguliuojamąsias ir (arba) finansines) paskatas;
19. mano, kad skatinimas kurti koordinuotą ir integruotą Europos judumo sistemą yra geriausias būdas visoms įmonėms, teikiančioms visų rūšių transporto paslaugas, tinkamai integruoti į bendrą dinamišką procesą, kurį vykdant skaitmeninimas ir inovacijų skatinimas transporto sektoriaus viduje yra geriausias būdas užtikrinti, kad klientai galėtų naudotis viena nuoseklia sistema, o specialistai būtų geriausioje pozicijoje pridėtinei vertei kurti;
20. pažymi, kad MVĮ teikiamos paslaugos transporto sektoriuje ne visada pakankamai pritaikytos prie neįgaliųjų ir pagyvenusių žmonių poreikių; ragina, kad visomis priemonėmis ir programomis, skirtomis remti šiuos veiklos vykdytojus, būtų atsižvelgta į būtinybę transporto paslaugas kiek įmanoma pritaikyti prie riboto judumo asmenų poreikių;
21. pažymi, kad nesant investicijų į infrastruktūrą, turėtų prisidėti visi veiklos vykdytojai, kurie naudojami ta infrastruktūra, visapusiškai atsižvelgiant į visus taikomus transporto mokesčius, rinkliavas ir neigiamą poveikį aplinkai ir sveikatai; pabrėžia, kad kelių transporto sektoriuje svarbu į savo sąnaudas įtraukti su neigiamais išorės veiksniais susijusias išlaidas ir numatyti tikslinius naudojimosi transporto infrastruktūra, įskaitant tarpvalstybinę infrastruktūrą, asignavimus; vis dėlto pripažįsta, kad tai galėtų sukelti tam tikrų problemų mažosioms įmonėms, įskaitant veikiančias atokiausiuose regionuose, ir į tai būtina atsižvelgti visų pirma;
22. primena, kad ESIF buvo įsteigtas siekiant prisidėti prie labai novatoriškų rinka grindžiamų sprendimų, ir todėl mano, kad tai esminis įrankis, skirtas MVĮ transporto sektoriaus padėti kurti naujus judumo sprendimus; ragina Komisiją ir valstybes nares paspartinti jo įgyvendinimą ir padidinti pagalbą MVĮ ir pradedančiosioms įmonėms rengiant tokius projektus;

23. ragina Komisiją ir valstybes nares imtis tinkamų veiksmų siekiant kovoti su didelių integruotų grupių antikonkurencine veikla tam, kad įveiktų diskriminaciją ir rinkos prieigos apribojimus, neatsižvelgiant į įmonių, ypač susijusių su naujais verslo modeliais, dydį ar tipą; aktyviai ragina pradėti dialogą ir gerinti vežėjų ir užsakovų santykius, ypač naujose ir potencialiose rinkose, taip pat spręsti tariamai savarankiškai dirbančių asmenų problemą;
24. ragina įtraukti MVI į Europos integruotos bilietų sistemos rengimo projektą; pažymi, kad tokios sistemos efektyvumas priklausys nuo jos taikymo kuo didesniai transporto paslaugas teikiančių įmonių ir veiklos vykdytojų skaičiui; pažymi, kad keitimasis informacija ir patirtimi tarp stambių veiklos vykdytojų ir MVI gali sukurti sinergijos efektą, kuris būtų labai naudingas efektyvaus transporto tinklo Europoje kūrimui;
25. ragina tam, kad būtų užtikrintas didesnis skaidrumas, peržiūrėti ir suderinti taisykles dėl galimybių verstis reglamentuojamomis profesijomis ir veikla Europoje ir su tomis profesijomis susijusią kontrolę siekiant naujiems veiklos vykdytojams ir su skaitmeninėmis platformomis bei bendradarbiavimo ekonomika susijusioms paslaugoms suteikti galimybę vystyti verslui palankioje aplinkoje, įskaitant didesni skaidrumą teisės aktų keitimo srityje, ir veikti greta įsitvirtinusių veiklos vykdytojų sveiko konkurencingumo aplinkoje; pažymi, kad dalijimosi ekonomikoje veiklos vykdytojų teigiamą poveikį kuriant naujas darbo vietas į darbo rinką ateinančiam jaunimui ir savarankiškai dirbantiems asmenims;
26. ragina Komisiją nedelsiant paskelbti gaires dėl duomenų apie viešai finansuojamą transportą išlaisvinimo ir suderintų transporto duomenų standartų bei programavimo sąsajų taikymo tam, kad būtų galima paskatinti duomenims imlias inovacijas ir naujų transporto paslaugų teikimą;
27. mano, kad bendradarbiavimo ekonomikos vystymosi sąlygomis nei konkreta sektoriaus reguliavimas, nei platformų reguliavimas nėra tinkami sprendimai ir kad ateityje reikės reglamentuoti visą judumo sistemą; ragina kurti atnaujintą, daugiarūšę reglamentavimo sistemą, kuria skatinamos inovacijos ir konkurencingumas, taip pat vartotojų ir jų duomenų apsauga, užtikrinamos darbuotojų teisės ir vienodos sąlygos skirtingiems veiklos vykdytojams; turėdamas tai mintyje, atkreipia dėmesį į transporto sektoriaus sąveikumo svarbą, nes mažosioms įmonėms jis suteikia galimybę priimti vieningus sprendimus;
28. ragina valstybes nares, atsižvelgiant į dalijimosi ekonomikos modelių ypatumus ir skirtingą kiekvienos valstybės darbo teisę, įvertinti būtinybę atnaujinti jų galiojančią darbo teisę priderinant ją prie skaitmeninio amžiaus;
29. mano, kad siekiant šio tikslo reikia apjungti modelius, remiantis aiškiomis, nuosekliomis ir be jokių dalinių sutapimų „tarpininkų“ ir „paslaugų teikėjų“ apibrėžtimis; ragina atskirti tarpininkavimo platformas, kurios savo naudotojams nesukuria prekybinio pelno, ir platformas, kuriose paslaugų teikėjas (siekdamas pelno) palaiko santykius su klientu (kurie gali būti, bet gali ir nebūti darbdavio ir darbuotojo santykiai); siūlo, kad nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti tarpininkų platformas pateikti informaciją, kurią institucijos laiko reikalinga, tam, kad galėtų visoms šalims palengvinti laikytis jų mokestinių, socialinių ir saugumo užtikrinimo įsipareigojimų, taip pat užtikrinti, kad šias platformas naudojantys paslaugų teikėjai

būtų kompetentingi ir tinkamai kvalifikuoti (kad galėtų užtikrinti vartotojų apsaugą); pabrėžia, kad jau taikomos grįžtamosios informacijos ir reitingo sistemos taip pat padeda tarpininkams kurti pasitikėjimu pagrįstus santykius su vartotojais ir kad surinkti duomenys turėtų būti tvarkomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 95/46/EB;

30. mano, kad didelis bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos skaidrumo potencialas suteikia gero transporto paslaugų operacijų atsekamumo galimybę siekiant tikslo užtikrinti galiojančių teisės aktų įgyvendinimą; ragina Komisiją paskelbti gaires, kaip ES teisė turi būti taikoma įvairiems bendradarbiavimu grindžiamiems verslo modeliams, tam, kad, prireikus, būtų užpildytos reglamentavimo spragos užimtumo ir socialinio saugumo srityse nepažeidžiant nacionalinės kompetencijos;
31. pabrėžia, kad transporto sektoriuje veikiančioms įmonėms taip pat priskiriami subjektai, tiesiogiai neteikiantys transporto paslaugų, pavyzdžiui, mokymo paslaugų teikėjai, nuomos bendrovės, dirbtuvės ir paslaugų punktai; pažymi, kad dauguma šių subjektų veikia MVĮ sektoriuje; ragina atsižvelgti į šių subjektų poreikius, kuriant MVĮ plėtrą skatinančių teisės aktus ir investicinių projektus;
32. skatina Komisiją remti transporto sektoriaus MVĮ, suformuojant šios srities klasterius, į kuriuos jungtųsi vartotojai ir kitos suinteresuotosios šalys;
33. pažymi, kad dauguma dalijimosi ekonomikos paslaugų teikėjų nepriklauso ES; mano, kad ES turi plėtoti daugiau inovatyvių transporto sektoriaus startuolių, ir ragina labiau remti tokias įmones, ypač susijusias su jaunųjų verslininkų mokymais šioje srityje;
34. apgailestauja, kad iki šiol valstybių narių atsakas į dalijimosi ekonomikos vystymą buvo labai fragmentiškas, ir kai kuriais atvejais tikrai neatitinka šio sektoriaus plėtros potencialo ir naudos, taip pat prieštarauja vartotojų lūkesčiams, ir mano, kad pageidautini visos ES mastu koordinuojami veiksmai, apimantys tvaraus dalijimosi ekonomikos modelio klausimus; atkreipia dėmesį į pagrįstą Komisijos požiūrį į šį naują verslo modelį, kaip numatyta pastarojo meto jos komunikate, kuriame pabrėžiama bendradarbiavimo ekonomikos svarba augimui ateityje¹;
35. pažymi, kad naujos technologijos turi didelio potencialo atsirasti naujoms paslaugų teikimo formoms prekių gabenimo sektoriuje; ypač akcentuoja dideles bepiločių orlaivių, kurie jau dabar yra labai veiksminga priemonė dirbant sudėtingomis sąlygomis, galimybes; pabrėžia, kad ES turi skatinti bepiločių orlaivių projektuojančių, gaminančių ir naudojančių MVĮ potencialą;
36. mano, kad bendradarbiavimu grindžiami modeliai labai svarbūs siekiant tvariai plėtoti susisiekimą atokiose, kalnuotose ir kaimo vietovėse, ir taip pat teikia netiesioginę naudą ir turizmo sektoriui;
37. mano, kad teisėkūros reikalavimai turėtų būti proporcingi įmonės veiklos pobūdžiui ir dydžiui; tačiau reiškia susirūpinimą dėl to, ar vis dar yra pagrindo atleisti lengvasias komercines transporto priemones nuo tam tikro skaičiaus Europos taisyklių taikymo, atsižvelgiant į tai, kad vis daugiau lengvųjų komercinių transporto priemonių

¹ COM(2016) 0356.

naudojama vykdant tarptautinį krovinių gabenimą, ir prašo Komisiją pateikti vertinimo ataskaitą dėl poveikio ekonomikai, aplinkai ir saugumui;

38. ragina kurti mažųjų transporto įmonių, mokslo tyrimų institutų ir vietos bei regioninių valdžios institucijų bendradarbiavimo struktūras, siekiant geriau organizuoti judumą miestuose ir tarp jų, kad būtų galima veiksmingai reaguoti į naujų paslaugų ir produktų atsiradimą, įskaitant ir tuos, kuriuos siūlo MVI (pvz., pirmojo ir paskutiniojo transportavimo nuo durų iki durų etapo paslauga), geriau pritaikant jau veikiančią viešojo transporto tinklą prie keleivių poreikių ir lūkesčių; ragina informaciją apie mažųjų įmonių siūlomas mobilumo paslaugas įtraukti į kelionių informacijos ir planavimo paslaugas;
39. ragina steigti inovacines darbo grupes, kurios padėtų visiškai įgyvendinti dalijimosi miestų koncepciją ir padėtų vietos, regionų ir nacionalinėms institucijoms veiksmingai reaguoti į naujų paslaugų ir produktų atsiradimą;
40. pabrėžia tikslinių mokymų (pvz., susijusių su dideliais duomenų rinkiniais, integruotomis paslaugomis ir pan.) svarbą siekiant padėti transporto įmonėms, naudojantis skaitmenine sritimi, kurti pridėtinę vertę; todėl ragina patvirtinti, kaip turi būti vykdomas specialistų mokymas, kad jis atitiktų įgūdžius ir gebėjimus, kurių reikės taikant naujus veiklos modelius, ir kad visų pirma būtų įveiktas darbuotojų, ypač vairuotojų, trūkumas;
41. pažymi, kad MVI transporto sektoriuje plėtrą dažnai stabdo padidinta rizika, susijusi su tarpvalstybiniu verslu, ir atsirandanti dėl įvairių valstybių (narių) skirtingų teisinių sistemų; ragina Komisiją, bendradarbiaujant su valstybių narių nacionalinėmis, regionų ir vietos institucijomis, sukurti bendradarbiavimo ir komunikacijos platformas, siekiant konsultuoti ir mokyti MVI įvairių finansavimo programų, subsidijų ir tarptautinimo srityje; prašo Komisiją labiau išnaudoti esamas programas, kuriomis remiamos MVI, ir jas padaryti labiau matomas transporto sektoriaus dalyviams, atsižvelgiant į įvairių ES fondų sąveiką;
42. skatina vietos valdžios institucijas aktyviai dalyvauti įgyvendinant priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo principus miesto transporto srityje, išdėstytus Baltojoje knygoje dėl transporto, o veiklos vykdytojus – vykdyti veiklą pagal naują konkurencijos ir veiklos sistemą, naudojantis konkurenciniu pranašumu, kuris bus įgytas dėl paslaugų, teikiamų į aplinką neišskiriant anglies dioksido, ir dėl laipsniško jų valdymo, teikimo ir pardavimo skaitmeninimo;
43. ragina Europos Komisiją, valstybes nares ir vietos valdžios institucijas skatinti dalijimosi ekonomikos inovacijas, nes besirandantys bendradarbiavimu grindžiami modeliai padės sukurti palankesnes sąlygas joms diegti, pvz., dalijimosi automobiliu, dviračiu, krovininio transporto priemonėmis, taksi automobiliu paslaugas, susitarimus pavežti, užsakomuosius pervežimus autobusu ir jų sąsajas su viešuoju transportu;
44. ragina Komisiją, glaudžiai bendradarbiaujant jos generaliniams direktoratams, atidžiai stebėti skaitmeninės ekonomikos plėtrą ir „Skaitmeninės darbotvarkės“ teisėkūros iniciatyvų poveikį transporto sektoriui;
45. ragina Komisiją ir valstybes nares, bendradarbiaujant su socialiniais partneriais,

reguliariai vertinti skaitmeninimo poveikį darbo vietų skaičiui ir rūšims transporto sektoriuje ir užtikrinti, kad užimtumo ir socialinė politika neatsilikytų nuo transporto darbo rinkos skaitmeninimo;

46. rekomenduoja, kad bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos įmonės ir transporto sektoriuje dirbantys asmenys rastų būdų dirbti kartu siekiant bendrų interesų, pvz., draudimo srityje;
47. palankiai vertina tai, kad transporto sektoriuje socialiniai partneriai derasi dėl naujų darbo laiko modelių, kuriuos taikant darbuotojams būtų suteiktos galimybės geriau derinti darbą ir asmeninį gyvenimą; tačiau pabrėžia, jog svarbu, kad stebėseną atitiktų privalomas taisyklės dėl darbo laiko, vairavimo ir poilsio laiko, o tai galėtų būti lengviau įgyvendinti suskaitmeninus transporto sektorių;
48. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

AIŠKINAMOJI DALIS

Trūkstant svarbių statistinių duomenų sunku suvokti tikrąją mažųjų transporto įmonių padėtį Europoje. Konstatavus, kad šių įmonių svarba priklauso nuo transporto rūšies (labiau turimas omenyje kelių, upių ir jūrų transportas, o ne bėginės ir oro transporto rūšys), tikslus jų skaičius, indėlis į užimtumą arba kuriant gerovę Sąjungoje nėra žinomas.

Pasak pranešėjo, „transporto įmonės“ teikia transporto paslaugas, susijusias ir su keleivių vežimu, ir su prekių gabenimu. Todėl pramonė ir susijusios paslaugos nepatenka į šio pranešimo sritį.

Mažąsias transporto įmones sunku vertinti, nes jos yra labai skirtingo pobūdžio, priklausančio nuo transporto rūšies, šalies, teikiamų paslaugų tipo ir rinkos, kurioje jos veikia, konkurencinės struktūros. Yra šeimos verslo įmonės, MVI, labai mažos įmonės, amatininkai ir pradedančiosios įmonės. Reikia taikyti diferencijuotą požiūrį visų šių daugiau ar mažiau viduje integruotų į judumo sistemą įmonių atžvilgiu. Taip MVI, taip pat atitinkančios administracinę sąvoką, kuri yra tam tikros pagalbos sąlyga, vykdo veiklą gerai apibrėžtame segmente ir dažnai yra priklausomos nuo didelių įmonių, bet nebūtinai siekia spartaus augimo. Taikant kitokį požiūrį, daugeliu atvejų pradedančiosios įmonės (kurioms nepavyks pritaikyti administracinės apibrėžties) susikuria savo rinką panaudodamos idėją, įrodo esančios labai lanksčios ir dažnai turi potencialą plėstis tarptautiniu mastu.

Visos šios įmonės atlieka svarbų vaidmenį vežant ir keleivius, ir prekes ir palengvina istoriškai didžiųjų įmonių organizuojamą judumą. Geriau išmanydamos vietos rinkos subtilybes, būdamos arčiau klientų ir (arba) dažnai būdamos lanksčios ir gebėdamos kurti inovacijas mažosios įmonės išvystė individualų vežimą, ypač likusias paskutines mylias tankiai apgyvendintose vietovėse. Be to, žemyninėse vietovėse, kuriose geležinkelių infrastruktūros statyba arba viešojo transporto organizavimas atsieitų pernelyg brangiai, lengvasis automobilis tam tikroms gyventojų grupėms dažnai yra vienintelė įmanoma priemonė keliauti.

Todėl mažosios transporto įmonės yra neatsiejamos nuo judumo Europoje. Dabar joms būdingi gebėjimai, kuriems stiprinti reikia palankios aplinkos. Todėl reguliavimo institucija gali ir turi atlikti savo užduotį ir sukurti kuo palankesnę reglamentavimo, socialinę ir mokesčių aplinką. Taip mažosios transporto įmonės daugelį dabar joms kylančių problemų, pirmiausia susijusių su informacinių ir ryšių technologijų revoliucija, pajėgs paversti galimybėmis.

Dėl informacijos ir transporto komunikacijų poreikių svarbos šis sektorius natūraliai tapo palankia terpe skaitmeninei ekonomikai ir *a fortiori* tarpininkavimo platformoms. Naujoms technologijoms tapus prieinamoms mažosioms įmonėms, labai modernizuota judumo ekonomika (tinkamiau naudojamos transporto priemonės, sumažintos sąnaudos, spūstys, supaprastinti tiekėjo ir kliento santykiai). Minėtos platformos, ypač susijusios su bendradarbiavimu grindžiamais verslo modeliais, ir pasiūlos atsižvelgiant į paklausą optimizavimas yra didžiulis pokytis. Tas pokytis yra didesnis nei paprasčiausi veiklos rezultatai – jis keičia visą judumo organizavimo būdą, nes metamas iššūkis jau įsitvirtinusiems subjektams ir todėl atsiranda gaminančių vartotojų (angl. *prosumers*) savireguliacinė sistema, kurioje kvestijonuojami darbdavio ir darbuotojo santykiai. Perimdami abiejų grandinės galų valdymą, t. y. žinodami klientų poreikius ir gebėdami tinkamu metu pateikti tai, ko reikia, nauji skaitmeninio pasaulio dalyviai sugebėjo sukurti pridėtinės vertės dalį grandinėje ir taip sukėlė problemų, susijusių su investavimu į jų naudojamą infrastruktūrą, kuri remiama ne virtualios ekonomikos viešųjų ir privačių subjektų.

Pirma problema, su kuria susiduria mažosios įmonės – gauti naudos iš šio perėjimo prie skaitmeninio formato. Ar šios įmonės šiame perėjime dalyvautų aktyviai, ar ne, jos turi prisitaikyti, kad nežlugtų.

Antra, tendencija dar niekada nebuvo tokia palanki kurti ilgalaikius sprendimus, kuriuos pasitelkus, nepaisant ribotų transporto infrastruktūros pajėgumų, būtų galima tausojant aplinką reaguoti į didėjančius judumo poreikius. Todėl neužmirškime, kad nepaisant bendro išmetamųjų teršalų lygio mažėjimo kituose Europos ekonomikos sektoriuose per pastarąjį dešimtmetį, transporto sektoriuje išmetamųjų teršalų lygis ir toliau auga. Šiuo metu transporto išmetamieji teršalai sudaro maždaug ketvirtadalį visų Sąjungoje išmetamųjų teršalų kiekio. Todėl 21-ojoje bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje tik patvirtinta, kad šis sektorius turi skubiai prisidėti pereinant prie ekonomikos modelio be išmetamo anglies dioksido kiekio. 2050 m. daugiau kaip 80 proc. gyventojų gyvens miestuose. Todėl judumas miestuose taps dar didesne problema – reikės organizuoti daugiarūšes, atskiras ir integruotas keliones. Reguliavimo institucijai vėl tenka užduotis sukurti perėjimo prie ekologijos skatinimo sistemą. Kitaip tariant, ilgalaikės investicijos turi tapti pelningesnės.

Pripažinkime, kad nustačius šį reikalavimą visoms įmonėms, labai dažnai mažosioms įmonėms, jį bus kur kas sunkiau įgyvendinti.

Paradoksalu, bet nors teoriškai teisėkūros sistema turėtų sudaryti kuo geresnes sąlygas atsilaikyti prieš šiuos pokyčius, dažnai ji būna problemos dalis, ypač tokiam sektoriuje kaip transportas, nes jis griežtai reglamentuojamas keliais lygmenimis – vietos, regioniniu, nacionaliniu, Europos, pasauliniu.

Dabar dėl skirtingai taikomos ir netinkamai įgyvendinamos teisės rinkos ekonomikos ir socialiniai iškraipymai, viena vertus, vis dar įprastas dalykas, antra vertus, mažosios įmonės labiau kenčia dėl tikros bendros Europos transporto erdvės nebuvimo. Galimybės verstis profesija skirtingose šalyse labai skiriasi ir ne visada vienodos rezidentams ir nerezidentams. Nors saugumas vis dar yra svarbiausias tikslas bet kokioje su transportu susijusioje veikloje, juo naudojama kaip priemonė, trukdančia patekti į rinką. Neabejotinai Europoje turi būti imamasi daugiau veiksmų ir šioje srityje.

Atėjus naujiems dalyviams apibrėžties „transporto paslaugų teikėjai“ teisinis netikrumas trukdo įgyvendinti sąžiningą konkurenciją ir mažina daugelio mažųjų įmonių užmojus. Nors Europos Komisijos komunikate (COM(2002) 694 *final*) darbuotojas apibrėžtas kaip asmuo, kuris imasi realaus ir veiksmingo atlyginamo darbo, vykdomo vadovaujant kitam asmeniui, sąvokai „savarankiškai dirbantis asmuo“ trūksta aiškumo. Kita vertus, dėl dabartinių teisės aktų naštos įsitvirtinusiems transporto sektoriaus dalyviams gali būti sudėtinga išsilaikyti atėjus naujiems dalyviams.

Reikėtų pridurti, kad įvairia ir ES, ir nacionaliniu lygmeniu mažosioms įmonėms prieinama viešąja pagalba ne visada lengva pasinaudoti, o terminai nelabai atitinka inovacijų ciklus. Europa turi būti atidesnė mažosioms įmonėms.

Atsižvelgdamas į tai, kas pirmiau išdėstyta, pranešėjas pateikia tam tikrų pasiūlymų, siekiant daugelį šių problemų paversti galimybėmis mažosioms įmonėms:

- imtis aktyvesnių veiksmų siekiant sukurti bendrą Europos transporto erdvę ir suvienodinti teisės aktų taikymą (persvarstyti komercinėms transporto priemonėms taikomas išimtis,

kovoti su antikonkurencine veikla, suderinti galimybes verstis profesija ir su tuo susijusią kontrolę);

- skatinti tradicinės ekonomikos ir tarpininkavimo platformų, įskaitant bendradarbiavimų grindžiamus verslo modelius, konvergenciją, siekiant skatinti inovacijas, pagerinti vartotojų apsaugą ir skatinti sąžiningą konkurenciją (pagal šią sistemą visos įmonės prisideda prie socialinių transporto sąnaudų ir investicijų į infrastruktūrą);
- labiau suderinti vietos institucijų ir mažųjų transporto įmonių veiksmus, siekiant pagerinti judumą miestuose, dėl kurio ateityje į aplinką bus išskiriama mažiau anglies dioksido.

I priedas. Viešai paskelbtas klausimynas siekiant padėti rengti pranešimą

Europos Parlamento pranešimas savo iniciatyva

„Naujos galimybės mažosioms transporto įmonėms, įskaitant bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius“

PRAŠYMAS PATEIKTI NUOMONĘ

„2015 m. lapkričio mėn. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas nusprendė parengti pranešimą savo iniciatyva „Naujos galimybės mažosioms transporto įmonėms, įskaitant bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius“. Gerbiami verslininkai ir judumo dalyviai, kaip šio pranešimo rengėjas norėčiau jus paraginti pateikti pasiūlymų, kaip sudaryti sąlygas jūsų įmonėms kuo geriau suprasti problemas, su kuriomis jos susiduria.“

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

Europos Parlamento nariui

Transporto ir turizmo komiteto pirmininko pavaduotojui

Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto nariui

Jungtinės ilgalaikių investicijų ir pramonės pertvarkymo grupės pirmininkui

INFORMACIJA

Šio pranešimo savo iniciatyva tikslas – nustatyti problemas, su kuriomis dabar Europoje susiduria mažosios transporto įmonės. Atsižvelgiant į tai, bus pasiūlyta sprendimų, siekiant padidinti mūsų konkurencingumą, kartu užtikrinant darnią ir tvarią visos transporto sistemos plėtrą, taip pat sąžiningas žaidimo taisykles visiems dalyviams. Šiame pranešime, kuris skirtas padėti teisės aktų leidėjams spręsti šiuos klausimus, apsiribojama MVĮ ir pradedančiosiomis įmonėmis, teikiančiomis su judumu (asmenų arba prekių) susijusias paslaugas. Todėl pramonė ir infrastruktūros tiesiogiai nesusijusios su šiuo prašymu pateikti nuomonę.

Galutinė pranešimo versija turėtų būti patvirtinta šių metų rugsėjo mėn., o pirmas pranešimo projektas parengtas balandžio mėn. pradžioje ir kiek vėliau tą patį mėnesį pateiktas nagrinėti kompetentingai komisijai. Savo atsakymus galite siųsti iki **vasario 29 d.** (nes šiais metais vasaris turi 29 dienas). Atsakymus ir prašymus paaiškinti siųskite šiuo adresu dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Jūsų atsakymai padės parengti pranešimą, bet jų turinys nebus paskelbtas viešai. Tačiau dėl skaidrumo pranešimo pabaigoje bus paminėtos prie šio pranešimo prisidėjusių asmenų pavardės.

Norėdami jums padėti susisteminti atsakymus, toliau pateikiame orientacinių klausimų sąrašą. Jeigu aspektas, kuriuo norėtumėte pasidalyti, tinkamai neįtrauktas į šiuos klausimus, nedvejodami jį nurodykite savo atsakymuose.

KLAUSIMAI

- 1) Kokios yra pagrindinės problemos, su kuriomis dabar susiduria jūsų įmonė?
- 2) Koku mastu skaitmenizavote savo procedūras? Kiek jūsų veiklos sričių priklauso nuo informacinių ir ryšių technologijų ir jomis grindžiamos? Koks vaidmuo jūsų veikloje tenka „didiesiems duomenims“?
- 3) Kaip atsižvelgiate į darnaus vystymosi tikslą? Naujausius demografinius pokyčius (ypač visuomenės senėjimą ir urbanizaciją)?
- 4) Ar mėginate teikti savo paslaugas tarptautiniu mastu ir su kokiomis problemomis susiduriate? Ar vadinamosiose besiformuojančios rinkos ekonomikos šalyse jūsų įmonė gali plėsti savo veiklą?
- 5) Su kokia transporto rūšimi daugiausia susijusi jūsų veikla? Ar manote, kad ši transporto rūšis yra pernelyg nelanksti, kad galėtumėte patekti į atitinkamą rinką ir joje išsilaikyti?
- 6) Ar manote, kad Europoje verslininkai gerai vertinami, su jais tinkamai elgiamasi?
- 7) Kaip užsitikriniate finansavimą (subsidijomis, paskolomis, paskolų garantijomis, investicijomis į išorės kapitalą ir t. t.)? Ar žinote apie įvairias Europos programas, skirtas MVĮ ir pradedančiosioms įmonėms remti? Ar jomis naudojate ir kodėl?
- 8) Jeigu esate pradedančioji įmonė, ar manote, kad jums pakako pagalbos skirtingais plėtros etapais?
- 9) Jeigu jūsų įmonė veikia pagal dalijimosi ekonomikos ideologiją:
 - kaip reagavo valdžios institucijos į jūsų atėjimą į rinką? Kokie jūsų santykiai su tradicinei ekonomikai atstovaujančiomis įmonėmis?
 - Mokesčių sistema, socialinės teisės ir saugumas yra vieni iš pagrindinių susirūpinimą keliančių klausimų. Kaip tai vertinate ir ką rekomenduotumėte?
- 10) Ar jus tenkina teisinė aplinka, kurioje veikia jūsų įmonė? (Ar teisinė aplinka yra nusistovėjusi, suderinta su (Europos) valstybėmis, aiški, atitinkanti tikrovę, išsami?)
- 11) Ar dėl jūsų įvardytų problemų reikėtų patobulinti / priimti naujus teisės aktus? Užtikrinti geresnį galiojančių teisės aktų taikymą? Mažiau reglamentuoti šią sritį? Koku lygmeniu (vietos, nacionaliniu, ES)?
- 12) Kaip įsivaizduojate judumą po 5, 10, 20 metų? Ar optimistiškai vertinate savo įmonės ateitį?

INFORMACIJA APIE JŪSŲ ĮMONĘ

- Jūsų įmonės pavadinimas
- Pagrindinė įsisteigimo šalis ir šalis (-ys), kurioje (-iose) vykdate savo veiklą:
- Darbuotojų / paslaugų teikėjų, kurių paslaugomis naudojate siekdami bendrovės tikslų, skaičius:
- Teikiamų paslaugų rūšis:
- Plėtros etapas:
- Apyvarta ir apskaičiuotoji vertė:
- Kontaktiniai duomenys (el. paštas ir tel.) ir svetainė / profilis socialiniuose tinkluose / taikomoji programa:

II priedas. Šalių, su kuriomis pranešėjas bendradarbiavo, sąrašas

- *Allied for Startups*
- *Avatar Logistics*
- *BlablaCar*
- *Captain Train*
- *Caisse des dépôts et des Consignations*
- Nuolatinė Amatų rūmų asamblėja (APCMA)
- Europos Komisija
- *Drivr*
- Europos krovinių vežėjų asociacija (UETR)
- Nacionalinė kelių transporto federacija (FNTR)
- *France Digitale*
- *Heetch*
- *Inland Navigation Europe (INE)*
- *LEO Express*
- Prancūzijos įmonių judėjimas (Medef)
- *Taxis Bleus*
- *Taxis G7*
- *Uber*
- Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (UITP)

III priedas. Susijusių ekspertų sąrašas

- Carlo Cambini, Turino technikos universiteto docentas
- Matthias Finger, profesorius, „FSR-Transport“ direktorius ir tinklų pramonės šakų valdymo pirmininkas, EPFL
- Gabriele Grea, universiteto *Università Commerciale L. Bocconi* profesorius
- Sampo Hietanen, įmonės „Maas Finland“ vykdomasis direktorius
- Juan José Montero Pascual, UNED Madrid, docentas

29.9.2016

UŽIMTUMO IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl naujų galimybių mažosioms transporto įmonėms, įskaitant bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius
(2015/2349(INI))

Nuomonės referentė: Elena Gentile

PASIŪLYMAI

Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

- A. kadangi technologinė pažanga, nauji verslo modeliai ir skaitmeninimas pastaraisiais metais gerokai pakeitė transporto sektorių, labai didelį poveikį darydami verslo modeliams ir darbo sąlygoms bei užimtumui šiame sektoriuje; kadangi nors, viena vertus, transporto sektorius labai išsiplėtė, kita vertus, darbo sąlygos daugeliu atvejų pablogėjo, pirmiausia dėl ekonomikos krizės, o kai kuriais atvejais – dėl nepakankamo galiojančių taisyklių įgyvendinimo;
- B. kadangi transporto sektorius – tai ne tik tiesiogines transporto paslaugas teikiantys subjektai, bet ir MVĮ, siūlančios tokias paslaugas, kaip transporto priemonių aptarnavimas, prekyba atsarginėmis dalimis, darbuotojų mokymas arba transporto priemonių ir įrangos nuoma; kadangi su šiomis paslaugomis susijęs didžiulis darbo vietų kūrimo potencialas, įskaitant labai kvalifikuotų specialistų darbo vietas; kadangi formuojant transporto sektoriaus politiką reikėtų atsižvelgti į visą vertės grandinę;
- C. kadangi Komisija savo komunikate „Europos bendro vartojimo ekonomikos darbotvarkė“ (COM 2016/0356) nurodo, jog lanksti darbo tvarka bendradarbiavimu grindžiamoje ekonomikoje sukuria neužtikrintumą dėl taikomų teisių ir socialinės apsaugos lygio ir kad ribos tarp savarankiškai dirbančių asmenų ir samdomų darbuotojų vis labiau nyksta;
- D. kadangi tik 1,7 proc. ES įmonių visapusiškai naudojami pažangiomis skaitmeninėmis technologijomis, o 41 proc. jomis nesinaudoja visai; kadangi siekiant išlaikyti ir padidinti ES konkurencingumą būtinas visų veiklos sektorių skaitmeninimas;
- E. kadangi MVĮ atlieka ypatingą vaidmenį kuriant naujas darbo vietas transporto, ypač kelių transporto, sektoriuje ir kadangi jos, palyginti su didesnėmis įmonėmis, turi prastesnę

galimybę gauti būtinoms investicijoms skirtą finansavimą, įskaitant paskolas ir paramą iš Europos Sąjungos fondų;

- F. kadangi bendradarbiavimu grindžiamai ekonomikai būdingas lankstumas ir lengvas pateikimas į rinką gali suteikti užimtumo galimybių toms grupėms, kurios paprastai neįtraukiamos į darbo rinką, ypač moterims, jaunimui ir migrantams;
 - G. kadangi Europos sektorių socialiniai partneriai yra susirūpinę dėl nesąžiningos konkurencijos miesto judumo rinkose, kurią sukelia „dalijimosi automobiliu už atlygį platformos“, dažnai siejamos su nesąžininga rinkos praktika, pvz., vengimu mokėti mokesčius ir socialinio draudimo įmokas, taip pat darbo ir socialinių standartų apėjimu;
 - H. kadangi transporto paslaugos yra gera sritis pradėti savarankišką veiklą ir gali skatinti verslumo kultūrą;
 - I. kadangi, remiantis naujausiomis išvadomis, transporto sektoriuje vyrauja tendencija perkelti atsakomybę už socialinio draudimo įmokas ir užimtumo išmokas subrangovams ir savarankiškai dirbantiems vairuotojams; kadangi esama pavojaus, jog savarankiškai dirbantys vairuotojai verčiami tenkintis nesaugiomis darbo sąlygomis ir kartu daugėja tariamos savisamdos¹;
 - J. kadangi internetinės transporto paslaugų platformos gali pasiūlyti greito klientui reikalingos paslaugos ir darbo jėgos pasiūlos iš užsiregistravusių įmonių ar darbuotojų suderinimo galimybę;
 - K. kadangi EBPO kokybiškas darbo vietas laiko pagrindiniu pastangų kovojant su didele nelygybe ir skatinant socialinę sanglaudą veiksnium²;
1. pabrėžia, kad reikia sukurti proporcingą reglamentavimo ir administravimo aplinką, kuri skatintų investicijas ir padidintų prieigą prie finansavimo kartu puoselėdama tvarų augimą ir kokybiškų darbo vietų kūrimą mažosiose transporto įmonėse;
 2. pažymi, kad transporto sektoriuje kuriasi bendradarbiavimu grindžiama ekonomika, kurioje taikomos lankstesnės darbo formos; pabrėžia, kad bendradarbiavimu grindžiami verslo modeliai transporto sektoriuje turėtų būti įtraukti į platesnio masto diskusiją siekiant sukurti sąžiningas ir skaidrias konkurencijos sąlygas; pabrėžia, kad siekiant skatinti bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos plėtrą svarbu sukurti stabilų teisinį pagrindą;
 3. pažymi, kad transporto sektoriuje išaugo ne visą darbo dieną dirbančių asmenų, laikinųjų darbuotojų ir savarankiškai dirbančių asmenų skaičius ir kad bendrai linkstama sudaryti lankstesnes darbo sutartis; pažymi, kad bendradarbiavimu grindžiama ekonomika

¹ Europos Komisijos užsakyta ataskaita „ES krovinių vežimo keliais rinkos padėtis“ (2014 m.), „A užduotis: Duomenų apie krovinių vežimo keliais Europos Sąjungoje sektoriaus struktūrą rinkimas ir analizė“ (2014 m. vasario 3 d.); <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² EBPO Užimtumo, darbo ir socialinių reikalų direktorato direktoriaus pavaduotojo Marko Pearsono pristatymas 2016 m. birželio 21 d. vykusiame Užimtumo ir socialinių reikalų ir Ekonomikos ir pinigų politikos komitetų klausyme; <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

transporto sektoriuje suteikia naujų galimybių žmonės užsidirbti papildomų pajamų, jaunimui gauti darbo (**ypač** jaunimui, ieškančiam laikinojo arba lankstaus darbo, leidžiančio suderinti darbą ir mokslą), geriau derinti darbą ir asmeninį gyvenimą, **taip pat** sumažinti nepakankamą užimtumą ir nedarbą; vis dėlto pažymi, kad tam tikromis aplinkybėmis dėl šios raidos žmonės gali atsidurti nesaugioje padėtyje; pabrėžia, kad lankstus darbas turi būti įtrauktas į esamas sveikatos ir saugumo nuostatas, jam taip pat turi būti taikomos socialinės apsaugos **priemonės**, kad būtų galima išvengti ilgalaikio socialinio ir finansinio poveikio ir galimo pavojaus, kad darbuotojai bus pernelyg apkraunami **ir** kad jiems bus mokamas darbo rezultatų neatitinkantis atlyginimas; todėl pabrėžia, kad, viena vertus, darbo rinka turi būti lanksti, kita vertus, būtina darbuotojų ekonominė ir socialinė apsauga; pabrėžia, kad darbo sąnaudų mažinimas neturi bloginti darbo sąlygų **ar** užimtumo standartų;

4. ragina Komisiją ir valstybes nares, bendradarbiaujant su socialiniais partneriais, reguliariai vertinti skaitmeninimo poveikį darbo vietų skaičiui ir rūšims transporto sektoriuje ir užtikrinti, kad užimtumo ir socialinė politika neatsiliktų nuo transporto darbo rinkos skaitmeninimo;
5. pažymi, kad skaitmeninis sektorius taip pat apima profesines paslaugas ir tarpininkus, siūlančius platformas, kurios tik sujungia tiekėjus ir vartotojus; ragina valstybes nares nustatyti minimalias ribas, pagal kurias būtų galima atskirti ekonominę veiklą, apimančią profesionalių paslaugų teikimą, ir neprofesionalią tarpusavio veiklą; pabrėžia, kad profesionali veikla turi būti vykdoma laikantis mokesčių taisyklių ir socialinės apsaugos nuostatų, tačiau neprofesionalią veiklą taip pat reikia reglamentuoti;
6. atkreipia dėmesį į bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos ir bendrosios skaitmeninės rinkos teikiamas galimybes mažosiose transporto įmonėse kurti darbo vietas ir skatinti integracinį augimą; pabrėžia, kad bendradarbiavimu grindžiama ekonomika, kaip bet kokia kita ekonomika, turi mokėti mokesčius ir socialines įmokas, laikytis darbo bei socialinių teisės aktų ir užtikrinti vartotojų apsaugą; mano, kad galimybė užtikrinti aukštą bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos skaidrumo lygį leidžia pasiekti gerą vežimo paslaugų atsekamumą ir atitinka siekį laikytis galiojančių teisės aktų; ragina Komisiją paskelbti gaires, kaip ES teisę taikyti įvairiems bendradarbiavimu grindžiamiems verslo modeliams, siekiant užpildyti, jei reikia, reglamentavimo spragas užimtumo ir socialinio saugumo srityse nepažeidžiant nacionalinės kompetencijos; ragina valstybes nares vykdyti pakankamai patikrinimų ir nustatyti sankcijas, jei taisyklės pažeidžiamos;
7. nurodo, kad kliūtys pradėti veiklą transporto sektoriuje yra palyginti nedidelės ir kad dėl to šis sektorius turi didelį potencialą kovojant su ilgalaikiu nedarbu;
8. pabrėžia, kad visi transporto paslaugas teikiantys subjektai, įskaitant tuos, kurie dalyvauja bendradarbiavimu grindžiamoje ekonomikoje, turi laikytis reikiamų sveikatos ir saugumo nuostatų bei galiojančių saugumo ir socialinės apsaugos standartų nepaisant to, koks jų veiklos ar įdarbinimo modelis, – ar tai „dalijimosi automobiliu už atlygį platformos“, darbas per agentūras ar koks kitas modelis;
9. ragina valstybes nares visapusiškai įgyvendinti ir vykdyti visus teisės aktus ir taisykles, taikomus transporto paslaugas internetu siūlančioms platformoms;
10. pabrėžia, kad svarbu stebėti privalomo vairavimo ir poilsio laiko, taip pat darbo valandų

reikalavimų laikymąsi transporto sektoriuje; primena, kad Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų netaikomas transporto priemonėms, kurių masė mažesnė kaip 3,5 t (lengvosioms krovininėms transporto priemonėms); pabrėžia, kad pagal šį reglamentą stebėseną turėtų būti vykdoma naudojantis transporto priemonėse įdiegtais skaitmeniniais kontrolės prietaisais; ragina sustiprinti kontrolę, susijusią su darbo ir poilsio laiku; primena, kad visos užduotys, susijusios su darbuotojo veikla, turi būti įtrauktos į darbo laiką; taip pat pabrėžia, jog svarbu, kad stebėseną atitiktų Europos ir nacionalinės teisės aktus, susijusius su sveikatos apsauga ir sauga darbe, įskaitant darbo sąlygas transporto priemonėse, visų transporto sektoriuje dirbančių žmonių darbo sąlygas, nepaisant jų statuso, t. y. ar tai būtų savarankiškai dirbantys asmenys, subrangovai, laikinieji darbuotojai ar pagal darbo sutartis dirbantys darbuotojai;

11. palankiai vertina svarbų vaidmenį, kurį daugelyje valstybių narių atlieka profesinės sąjungos, dirbdamos kartu su transporto paslaugų teikėjais, kad transporto sektoriaus pertvarkymas būtų socialiai tvarus; pabrėžia stiprių ir nepriklausomų socialinių partnerių svarbą transporto sektoriuje, nacionaliniu ir Europos lygmenimis oficialiai įteisintą socialinį dialogą ir darbuotojų dalyvavimą sprendžiant su įmone susijusius klausimus; ragina socialinius partnerius derėtis dėl kolektyvinių susitarimų, skirtų visoms transporto paslaugoms, laikantis nacionalinės teisės aktų ir praktikos, nes šie susitarimai yra veiksminga priemonė, padedanti užtikrinti deramus socialinius ir darbo standartus; ragina MVĮ šiame sektoriuje kurti asociacijas ar platformas, kurios jas remtų šiuo atžvilgiu ir teiktų joms informaciją;
12. atkreipia dėmesį į tebevykstančias diskusijas dėl minimalaus atlyginimo nustatymo tam tikrose valstybėse narėse jų teritorijose veikiančių transporto įmonių darbuotojams; pažymi, jog Komisijos pirmininkas J. C. Juncker per savo įžanginį pranešimą pareiškė, kad visoje Sąjungoje už tą patį darbą toje pačioje vietoje reikėtų mokėti vienodą darbo užmokestį¹;
13. rekomenduoja, kad bendradarbiavimu grindžiamos ekonomikos įmonės ir transporto sektoriuje dirbantys asmenys rastų būdų dirbti kartu siekiant bendrų interesų, pvz., draudimo srityje;
14. ragina valstybes nares užtikrinti sąžiningą konkurenciją, deramas darbo sąlygas ir socialinę apsaugą visiems transporto sektoriaus darbuotojams, kad sumažėtų mažų garantijų darbo vietų šiame persitvarkančiame sektoriuje ir pagerėtų galiojančių taisyklių ir kolektyvinių susitarimų laikymasis; ragina Komisiją ir valstybes nares kovoti su antik konkurencine praktika transporto sektoriuje ir keistis geriausia patirtimi šioje srityje; visų pirma prašo valstybių narių ir socialinių partnerių imtis veiksmų dalyvauti kovos su nedeklaruojamu darbu platformos veikloje; mano, kad bendradarbiavimu grindžiama ekonomika, pasitelkiant užfiksuotus elektroninius sandorius, gali padėti valstybėms

¹ „Nauja pradžia Europai. Mano darbotvarkė: darbo vietų kūrimas, ekonomikos augimas, teisingumas ir demokratiniai pokyčiai.“ Politinės gairės būsimai Europos Komisijai. Europos Parlamento plenarinio posėdžio įžanginė kalba, Strasbūras, 2015 m. liepos 15 d.; Žanas Klodas Junckeris, kandidatas į Europos Komisijos pirmininko postą, 7 p. http://ec.europa.eu/priorities/sites/beta-political/files/pg_it.pdf

narėms kovoti su praktika, galinčia sudaryti sąlygas nesąžiningai konkurencijai;

15. primena, kad Europos Teisingumo Teismas apibrėžė darbuotojo sąvoką remdamasis tam tikrus kriterijus atitinkančiais darbo santykiais, pvz., pavaldumo, atlyginimo ir darbo pobūdžio kriterijais; atsižvelgdamas į tai palankiai vertina Komisijos komunikatą „Europos bendro vartojimo ekonomikos darbotvarkė“; ragina dėti daugiau pastangų siekiant išspręsti fiktyviai savarankiškai dirbančių asmenų problemą, apsaugoti darbuotojus ir sukurti vienodas veiklos sąlygas įmonėms transporto sektoriuje;
16. ragina Komisiją ir valstybes nares visiems transporto sektoriaus darbuotojams užtikrinti deramas darbo sąlygas, įskaitant reikiamą sveikatos ir saugos darbe lygį nepriklausomai nuo įmonės, kurioje jie dirba, dydžio ir tipo, darbo vietos ir atitinkamos sutarties; pabrėžia darbuotojų saugos ir sveikatos darbe svarbą, ypač atsižvelgiant į demografinius pokyčius ir didelį transporto sektoriaus darbuotojų judumą;
17. atkreipia dėmesį į tai, kad transporto sektoriuje kartais vykdoma nesąžininga konkurencija, dažnai mažųjų transporto įmonių sąskaita; primena, kad nesąžininga konkurencija gali prisidėti prie darbo sąlygų blogėjimo; ragina atsakingas institucijas už visus pažeidimus šioje srityje taikyti atitinkamas sankcijas;
18. pabrėžia, kad naudojantis subranga negali būti apeinami darbo ir užimtumo standartai; ragina Komisiją ir valstybes nares stebėti padėtį, prireikus sustiprinti įstatymus dėl bendrosios ir individualiosios atsakomybės, taip pat užtikrinti deramą galiojančių taisyklių įgyvendinimą ir vykdymą;
19. palankiai vertina tai, kad transporto sektoriuje socialiniai partneriai derasi dėl naujų darbo laiko modelių, kuriuos taikant darbuotojams būtų suteiktos galimybės geriau derinti darbą ir asmeninį gyvenimą; tačiau pabrėžia, jog svarbu, kad stebėseną atitiktų privalomas taisyklės dėl darbo laiko, vairavimo ir poilsio laiko, o tai galėtų būti lengviau įgyvendinti suskaitmeninus transporto sektorių;
20. pabrėžia ypatingą MVI, veikiančių transporto sektoriuje mažose vietovėse, sunkiau prieinamuose regionuose ir didžiųjų miestų priemiesčiuose, svarbą užtikrinant galimybę naudotis transporto priemonėmis į darbą ar mokyklą, parduotuves ar paslaugų įmones važiuojantiems asmenims, ypač kai viešojo transporto sistema veikia netinkamai;
21. pabrėžia XXI amžiuje reikalingų darbo įgūdžių, pvz., skaitmeninių įgūdžių, komandinio darbo, kritinio mąstymo ir problemų sprendimo įgūdžių, svarbą transporto sektoriaus darbuotojams, kad jiems nebūtų sunku prisitaikyti prie pokyčių ir technologinės pažangos šiame sektoriuje; pabrėžia, kad būdas pasiekti socialiniu atžvilgiu tvarų perėjimą ir prisitaikymą transporto sektoriuje susijęs su darbuotojų mokymu; ragina socialinius partnerius ir švietimo bei mokymo institucijas parengti susijusių gebėjimų strategijas ir mokymo programas, skirtas mažosioms transporto įmonėms; mano, kad deramai supažindinti darbuotojus su naujosiomis technologijomis, pvz., IT ir lokalizavimo taikomosiomis programomis, turi darbdavys; pabrėžia, kad darbo pagal laikinąsias sutartis atveju įdarbinimo agentūra turi pasirūpinti atitinkamu darbuotojų parengimu ir mokymu;
22. ragina Komisiją ir valstybes nares skatinti socialinės ekonomikos modelius transporto sektoriuje ir keistis geriausia patirtimi šioje srityje, nes įrodyta, kad socialinės įmonės atsparesnės ekonomikos krizei nei kiti verslo modeliai;

23. ragina Komisiją surinkti patikimus duomenis apie bendradarbiavimu grindžiamą ekonomiką transporto sektoriuje ir tirti jos poveikį darbo sąlygoms.

GALUTINIO BALSAVIMO NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	26.9.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 35 -: 2 0: 9
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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, Ādám 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
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer

GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	11.10.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 42 -: 3 0: 1
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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 Ziļe, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Evžen Tošenovský
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Olle Ludvigsson