



---

## PIEŅEMTIE TEKSTI

---

### **P8\_TA(2016)0455**

#### **Jaunas iespējas maziem transporta uzņēmumiem**

**Eiropas Parlamenta 2016. gada 24. novembra rezolūcija par jaunām iespējām maziem transporta uzņēmumiem, tostarp uz sadarbību orientētiem uzņēmējdarbības modeļiem (2015/2349(INI))**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienību, jo īpaši tā 5. panta 3. punktu,
- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienību 2. protokolu par subsidiaritātes principa un proporcionalitātes principa piemērošanu,
- ņemot vērā Komisijas balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
- ņemot vērā 2015. gada 9. septembra rezolūciju par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu — novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti<sup>1</sup>,
- ņemot vērā Komisijas Ieteikumu 2003/361/EK par mikrouzņēmumu, mazo un vidējo uzņēmumu definīciju,
- ņemot vērā Gada pārskatu par Eiropas MVU 2014/2015,
- ņemot vērā Komisijas paziņojumus “Vispirms domāt par mazākajiem” — Eiropas Mazās uzņēmējdarbības akts "Small Business Act" (COM(2008)0394) un Pārskats par “Eiropas mazās uzņēmējdarbības aktu” (COM(2011)0078),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Eiropas sadarbīgās ekonomikas programma” (COM(2016)0356),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu par Eiropas mazemisiņu mobilitātes stratēģiju (COM(2016)0501),
- ņemot vērā 2013. gada 5. februāra rezolūciju par finansējuma pieejamības uzlabošanu

---

<sup>1</sup> Pieņemtie teksti, P8\_TA(2015)0310.

MVU<sup>1</sup>,

- ņemot vērā 2015. gada 19. maija rezolūciju par videi draudzīgas izaugsmes iespējām maziem un vidējiem uzņēmumiem<sup>2</sup>,
  - ņemot vērā programmas „Apvārsnis 2020” MVU instrumentu, kā arī INNOSUP, COSME, „Your Europe Business”, izmēģinājuma iniciatīvu „Ātrais ceļš uz inovāciju” (FTI) un tīklu veidošanas iespējas,
  - ņemot vērā Elektroniskās tirdzniecības direktīvu (2000/31/EK) un Pakalpojumu direktīvu (2006/123/EK),
  - ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Digitālā vienotā tirgus stratēģija Eiropai” (COM(2015)0192),
  - ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Vienotā tirgus pilnīgošana — plašākas iespējas cilvēkiem un uzņēmējdarbībai” (COM(2015)0550),
  - ņemot vērā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI), kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1316/2013<sup>3</sup>,
  - ņemot vērā Reglamenta 52. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas atzinumu (A8-0304/2016),
- A. tā kā mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) ir galvenais Eiropas ekonomikas virzītājspēks un 2014. gadā tie veidoja 99,8 % no visiem uzņēmumiem nefinanšu sektorā, nodarbinot 2/3 visu darba ņēmēju;
- B. tā kā MVU, kuri pēdējo gadu laikā ir radījuši darbvietas, galvenokārt ir saistīti ar pakalpojumu nozari;
- C. tā kā mazajiem transporta uzņēmumiem ir būtiska nozīme labas mobilitātes nodrošināšanā Eiropā, taču tie bieži saskaras ar šķēršļiem, kas kavē piekļuvi tirgum vai sekmīgu darbību tajā, ņemot vērā to, ka šajā tirgū pastāv monopoli;
- D. tā kā mazie uzņēmumi, kas lieliski pārzina vietējo tirgu, izprot klientu vajadzības un/vai spēj ātri ieviest inovācijas, rada pievienoto vērtību, jo īpaši nošķirtos apgabalos, kā arī apgabalos, kuros ir liels iedzīvotāju blīvums; tā kā turklāt tie spēj nodrošināt pielāgotus pakalpojumus un ir instrumenti cīņai pret sociālo atstumtību, darbvietu izveidei, saimnieciskās darbības radīšanai, mobilitātes pārvaldības uzlabošanai un devumam tūrisma attīstīšanā (mobilitātes pakalpojumiem esot tieši saistītiem ar tūristu pieprasījumu pēc jauniem produktiem un jauniem iespaidiem);
- E. tā kā gan pasažieru, gan preču pārvadājumu jomā ir pieprasījums pēc transporta pakalpojumiem un to nodrošināšanas nosacījumi ir ļoti atšķirīgi un tā kā mobilitātes ierobežošana nav apspriežama;

---

<sup>1</sup> OV C 24, 22.1.2016., 2. lpp.

<sup>2</sup> OV C 353, 27.9.2016., 27. lpp.

<sup>3</sup> OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.

- F. tā kā transporta organizācija lielpilsētās un uz to pievadceļiem veicina satiksmes pārslodzi un sastrēgumu veidošanos, tādējādi radot nozīmīgu slogu ekonomikai; tā kā MVU transporta nozarē ir svarīgs papildinājums sabiedriskā transporta tīklam pilsētvides mezglos, jo īpaši tajā diennakts laikā, kad sabiedriskā transporta satiksme ir ļoti neregulāra, kā arī perifērijā bez pienācīgi attīstītiem piepilsētas transporta pakalpojumiem;
- G. tā kā jaunākais Eiropas Komisijas pētījums parāda, ka 17 % Eiropas patērētāju ir izmantojuši sadarbīgās ekonomikas nodrošinātos pakalpojumus un 52 % ir informēti par piedāvājumiem; tā kā patērētāju cerības saistās ar ērti pieejamu un elastīgu transporta pakalpojumu izmantošanu, kad vienlaikus cenas tiek saglabātas atbilstoši pakalpojumu reālajām izmaksām, kā arī vieglu piekļuvi pārvadājumu rezervācijai un drošu samaksu par sniegto pakalpojumu;
- H. tā kā sadarbīga ekonomika transporta nozarē var efektīvi veicināt ilgtspējīgas mobilitātes veidu attīstību; tā kā pašregulācija ne vienmēr ir risinājums un ir nepieciešams piemērots regulatīvs satvars;
- I. tā kā ilgtspējīgas attīstības prasība un revolūcija informācijas un komunikācijas tehnoloģiju jomā ir radījušas iepriekš nepieredzētas iespējas un izaicinājumus visiem uzņēmumiem neatkarīgi no to lieluma, lai reaģētu uz pieaugošo ilgtspējīgas mobilitātes pieprasījumu ierobežotas infrastruktūras apstākļos,
- J. tā kā ievērojamais viedo mobilo ierīču popularitātes pieaugums, kā arī ātrdarbīgā platjoslas tīkla plašais pārklājums ir nodrošinājis jaunus digitālos rīkus gan transporta pakalpojumu sniedzējiem, gan klientiem, pazeminot darījumu izmaksas un mazinot pakalpojumu sniedzēju fiziskās atrašanās vietas nozīmi, tādējādi sniedzot tiem iespēju izveidot plašu sasaisti, lai, izmantojot digitālos tīklus, arī no nošķirti apgabaliem nodrošinātu pakalpojumus ne tikai reģionālā, bet arī pasaules mērogā;
- K. tā kā transporta nozarē tehnoloģiskā progresa, jaunu uzņēmējdarbības modeļu un digitalizācijas rezultātā iepriekšējos gados notikušas ievērojamas pārmaiņas, kas ļoti lielā mērā ietekmē tradicionālos uzņēmējdarbības modeļus, kā arī darba apstākļus un nodarbinātību šajā nozarē; tā kā, no vienas puses, transporta nozare ir atvērta, no otras puses, daudzos gadījumos darba apstākļi ir pasliktinājušies sakarā ar ekonomikas krīzi un — dažos gadījumos — pastāvošo noteikumu nepietiekamu īstenošanu;
- L. tā kā transporta nozarē ir ne tikai tiešo transporta pakalpojumu sniedzēji, bet arī MVU, kuri piedāvā tādus pakalpojumus kā transportlīdzekļu tehniskā apkope, rezerves daļu pārdošana, personāla apmācība un transportlīdzekļu un iekārtu noma; tā kā pastāv milzīgs darbvietu radīšanas potenciāls saistībā ar šīm darbībām, tostarp attiecībā uz augsti kvalificētiem darba ņēmējiem; tā kā politikai transporta nozarē vajadzētu ņemt vērā visas vērtību ķēdes intereses;
- M. tā kā tikai 1,7 % no ES uzņēmumiem pilnībā izmanto modernās digitālās tehnoloģijas, bet 41 % tās neizmanto vispār; tā kā digitalizācijai visās nozarēs ir izšķiroša nozīme ES konkurētspējas saglabāšanā un uzlabošanā;
- N. tā kā sadarbīgās ekonomikas elastīgums un atvieglota uzņēmējdarbības sākšana var nodrošināt nodarbinātības iespējas grupām, kas parasti ir atstumtas no darba tirgus, jo īpaši sievietēm, jauniešiem un migrantiem;

- O. tā kā transporta pakalpojumi paver labu iespēju sākt patstāvīgu uzņēmējdarbību un tie var veicināt uzņēmējdarbības kultūru;
- P. tā kā transporta pakalpojumu tiešsaistes platformas var piedāvāt iespēju ātri rast atbilstību starp klientu pieprasījumiem, no vienas puses, un reģistrēto uzņēmumu vai darbaspēka pakalpojumu piedāvājumu, no otras puses;
- Q. tā kā ESAO uzskata, ka kvalitatīvas darbvietas ir būtisks faktors centienos novērst lielos nevienlīdzības apmērus un veicināt sociālo kohēziju,

### ***I. Izaicinājumi mazajiem transporta uzņēmumiem***

1. uzskata, ka visi transporta uzņēmumi sastopas ar būtiskiem izaicinājumiem, lai apmierinātu augošo mobilitātes pieprasījumu ierobežotas infrastruktūras un augošo vides prasību apstākļos; norāda, ka visiem transporta uzņēmumiem ir jārod droši, ilgtspējīgi un visaugstākajā mērā konkurētspējīgi risinājumi, kas atbilstoši COP21 nekaitē videi un vienlaikus mazina pārslodzi, tomēr mazajiem uzņēmumiem to paveikt ir grūtāk un dārgāk;
2. uzsver, ka pārāk biežas izmaiņas transportlīdzekļu emisiju standartos var radīt īpašas grūtības mazajiem transporta uzņēmumiem, ņemot vērā transportlīdzekļu parku amortizācijas periodus;
3. uzsver transporta nozares sarežģītību, ko raksturo daudzlīmeņu pārvaldība (vietējā, valsts, Eiropas un pasaules mērogā), kas joprojām lielā mērā ir sadalīta atbilstoši transporta veidam; norāda, ka šī nozare ir pakļauta stingram regulējumam, jo īpaši attiecībā uz iespējam strādāt savā profesijā un darbības jomā, kā arī uz transporta pakalpojumu attīstību, izmantošanu un komercializāciju (ekskluzīvās tiesības, licenču skaita ierobežošana) un dotācijām; uzsver, ka drošībai un drošumam transporta nozarē ir milzīga nozīme, bet pauž nožēlu, ka tos līdztekus citiem faktoriem nereti izmanto par aizbildinājumu mākslīgu šķēršļu radīšanai;
4. aicina dalībvalstis izbeigt pārmērīgo regulējumu, kas bieži vien ir saistīts ar aizsardzības un korporatīvisma refleksu un izraisa iekšējā tirgus sadrumstalotību, sarežģīšanu un neelastīgumu, tādējādi palielinot nevienlīdzību; uzskata, ka ir svarīgi, lai dalībvalstis neīstenotu pieeju tiešsaistes platformu likumībai dažādos veidos un lai tādējādi novērstu nepamatotus vienuspusēju ierobežojumu pasākumus; aicina dalībvalstis ievērot un pilnībā īstenot Elektroniskās komercijas direktīvu (Direktīva 2000/31/EK) un Pakalpojumu direktīvu (Direktīva 2006/123/EK); norāda, ka pakalpojumu sniedzēju brīva pārvietošanās un brīvība veikt uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, kas ir nostiprinātas attiecīgi LESD 56. un 49. pantā, ir būtiski svarīgas pakalpojumu un tādējādi arī iekšējā tirgus Eiropas dimensijas īstenošanā;
5. uzsver, ka sakarā ar pašreizējo juridisko nenoteiktību attiecībā uz pakalpojumu sniedzēja jēdziena definīciju transporta nozarē nav iespējams radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus, un šajā saistībā pauž nožēlu par daudzu mazo uzņēmumu grūtībām piekļūt iekšzemes un starptautiskajam tirgum un attīstīt vai piedāvāt jaunus pakalpojumus; uzsver faktu, ka iepriekšminētā situācija apgrūtina MVU piekļuvi šai nozarei;
6. uzskata, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 ir jāpilnveido,

lai novērstu nopietnos valstu transporta tirgus traucējumus, kas pēc tās ieviešanas novērojami vairākās dalībvalstīs;

7. atzinīgi vērtē jaunās iespējas, ko sniedz mazie transporta uzņēmumi un jauni sadarbīgasuzņēmējdarbības modeļi, vienlaikus paužot nožēlu par pret konkurenci vērstu praksi, kas izriet no nevienādas ES noteikumu piemērošanas visās dalībvalstīs, jo īpaši attiecībā uz atalgojumu un sociālās drošības sistēmām, kura var radīt nopietnus traucējumus, piemēram, sociālo dempingu, kā arī drošības problēmas;
8. aicina Komisiju un dalībvalstis pastiprināt likumu izpildi; uzskata, ka jebkādam izmaiņām tiesību aktos, kas attiecas uz sociālajiem un darba apstākļiem, ir jāievēro visas ES pamatbrīvības, ar šīm izmaiņām nedrīkst ierobežot godīgu konkurenci, kuras pamatā ir objektīvas konkurences priekšrocības, un nedrīkst radīt jebkādas jaunus administratīvos šķēršļus vai papildu izmaksas mazajiem transporta uzņēmumiem;
9. konstatē, ka mazajiem transporta uzņēmumiem jāveic ieguldījums ne tikai piemērojamo tiesību aktu ievērošanai, bet arī konkurētspējas saglabāšanai ar lielajiem uzņēmumiem (piem., koncentrējoties uz jaunām tehnoloģijām); pauž nožēlu par to, ka, no vienas puses un pretēji tam, kas notiek ar lielajiem uzņēmumiem, šo uzņēmumu iespējas saņemt kredītu un finansējumu finanšu tirgos joprojām ir ierobežotas, lai gan ir veikti kvantitatīvās mīkstināšanas pasākumi, bet, no otras puses, publiskais, jo īpaši ES līmeņa, finansiālais atbalsts pārāk ilgo un sarežģīto administratīvo procedūru dēļ reti tiek mobilizēts; uzsver, cik svarīgi ir nodrošināt zināšanu izplatīšanu un palīdzību mazajiem uzņēmumiem pieteikumu iesniedzējiem no Eiropas Investīciju fonda līdzekļiem;
10. norāda, ka augošas urbanizācijas apstākļos transports ir jāorganizē arvien integrētāk, digitalizētāk un daudzveidīgāk un ka pilsētvides mezgliem ir arvien būtiskāka nozīme ilgtspējīgas mobilitātes veidošanā; uzsver multimodālo maršrutu plānošanas lietotņu pieaugošo nozīmi un to, cik svarīgi ir mazajiem uzņēmumiem tikt iekļautiem sarakstā, kur uzskaitītas transporta pakalpojumu lietotnes un piedāvājumu kopas; uzsver, ka interneta pieejamība visiem iedzīvotājiem pozitīvi ietekmētu transporta koplietošanu un uzlabotu braucienų plānošanu;
11. norāda, ka ekonomiskās grūtības un resursu trūkums, lai uzturētu mazāk intensīvās transporta tīkla daļas, daudzos reģionos, jo īpaši reģionos ar sliktākiem transporta sakariem un mazāku iedzīvotāju skaitu, liek bieži slēgt sekundārus maršrūtus; uzskata, ka sadarbīgās uzņēmējdarbības modeļu parādīšanās nekādi nevar attaisnot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pārtraukšanu minētajos reģionos;
12. uzsver, ka īpaša nozīme pilsētvides mobilitātes attīstībā ir vieglo transportlīdzekļu, piemēram, velosipēdu vai motorolleru, īrei; norāda, ka lielākā daļa šo pakalpojumu sniedzēju ir MVU; aicina biežāk ņemt vērā šādu uzņēmumu potenciālu pilsētu mobilitātes līmeņa palielināšanas procesā, energoefektīva un resursefektīva pilsētas transporta sistēmas izveidē;
13. aicina dalībvalstis un Komisiju apsvērt mazo transporta uzņēmumu apvienošanu, kas atvieglotu partnerību veidošanu starp šiem uzņēmumiem un palīdzētu klientiem atrast vēlamos mazo transporta uzņēmumu pakalpojumus atbilstoši savām vajadzībām;
14. aicina Komisiju, kad tā noteiks pamatnostādnes šajā jautājumā, ņemt vērā jauno

sadarbīgās ekonomikas modeļu ieviešanas grūtības lauku reģionos un nepilsētu teritorijās;

15. konstatē, ka sadarbīgās ekonomikas modeļu attīstīšana var optimizēt transportlīdzekļu un infrastruktūras izmantošanu, šādi palīdzot ilgtspējīgākā veidā reaģēt uz mobilitātes pieprasījumu; norāda, ka lietotāju radīto datu pastiprināta izmantošana galu galā varētu izraisīt pievienotās vērtības radīšanu transporta sistēmā; tomēr uzsver, ka datu koncentrācijai tikai dažu starpniecības platformu rokās varētu būt nelabvēlīga ietekme gan uz ienākumu taisnīgu sadali, gan uz līdzsvarotu dalību ieguldījumos infrastruktūrā un citās attiecīgās izmaksās, no kurām visas tiešā veidā ietekmē MVU;
16. atzinīgi vērtē to, ka starpniecības platformas ir rosinājušas ideju par savstarpēju konkurenci un konkurenci ar pašreizējiem tirgus dalībniekiem un korporatīvajām struktūrām, un par pastāvošo monopolu noārdīšanu un jaunu monopolu nepieļaušanu; uzsver, ka tas ir daudzsološs tirgus, kurš ir vairāk vērst uz patērētāju pieprasījumu un mudina dalībvalstis pārskatīt tirgus struktūru; tomēr norāda, ka tad, ja nav atbilstīga un skaidra tiesiskā regulējuma, starpniecības platformas ar „uzvarētājs paņem visu” pieeju radīs dominējošu tirgus stāvokli, kas apdraud ekonomiskās struktūras daudzveidību;
17. vērš uzmanību uz iespējām un izaicinājumiem (piem., mazie uzņēmumi varētu rasties arī šajās jaunajās jomās), kas saistīti ar savienoto un pašvadošo transportlīdzekļu (automobiļu, kuģu, dronu un autokolonnu) attīstīšanu; tādēļ mudina Komisiju nākt klajā ar ceļvedi par savienotiem un automatizētās vadības transportlīdzekļiem un analizēt šīs tehnoloģijas plašas izmantošanas potenciālo ietekmi uz Eiropas transporta nozari, jo īpaši attiecībā uz MVU;

## ***II. Ieteikumi — kā izaicinājumus pārveidot iespējās***

18. aicina turpināt centienus nolūkā izveidot Eiropas vienoto transporta telpu; uzskata, ka jebkādam regulējumam, ar kuru nosaka jaunas prasības mazajiem uzņēmumiem, jo īpaši nodokļu, sociālajā un vides jomā, vajadzētu būt proporcionālam, vienkāršam un skaidram, tādām, kas nekavē to attīstību un vajadzības gadījumā atspoguļo reģionālās un nacionālās īpatnības dažādās dalībvalstīs; uzskata, ka šādam tiesiskajam regulējumam jāpievieno nepieciešamie (relamentējošie un/vai finansiālie) stimuli;
19. uzskata, ka virzība uz integrētu un koordinētu Eiropas mobilitātes sistēmu ir vislabākais veids, kā visus uzņēmumus no visu transporta veidu apakšnozarēm pareizi integrēt kopējā dinamiskā procesā, kurā digitalizācija un inovāciju veicināšana pašā transporta nozarē ir vislabākais veids, kā klientiem nodrošināt vienotu un saskaņotu sistēmu, bet profesionāļiem palīdzēt uzlabot apstākļus vērtības radīšanai;
20. norāda, ka MVU piedāvātie pakalpojumi transporta nozarē ne vienmēr tiek pietiekami pielāgoti invalīdu un vecāka gadagājuma cilvēku vajadzībām; aicina izmantot visus līdzekļus un programmas, kas paredzēti šo uzņēmumu atbalstam, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt pēc iespējas labāku transporta pakalpojumu pielāgošanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
21. norāda, ka saistībā ar investīciju trūkumu infrastruktūrā visiem operatoriem, kas gūst labumu no šīs infrastruktūras izmantošanas, būtu jāsniedz ieguldījums, pilnībā ņemot vērā visus spēkā esošos transporta nodokļus, nodevas un nelabvēlīgo ietekmi uz vidi un veselību; uzsver, ka ir svarīgi attiecībā uz autopārvadājumiem internalizēt ārējos

negatīvos faktoros un piešķirt ieņēmumus no transporta infrastruktūras izmantošanas, tostarp pārrobežu aspektā; tomēr atzīst, ka tas varētu sagādāt īpašas problēmas mazajiem uzņēmumiem, tostarp tālākajos reģionos, kas jāņem vērā prioritārā kārtā;

22. atgādina, ka ESIF tika izveidots, lai sniegtu ieguldījumu īpaši inovatīvos, uz tirgu orientētos projektos, un tāpēc uzskata, ka tas ir svarīgs instruments transporta nozarē aktīvajiem MVU jaunu mobilitātes risinājumu izstrādei; aicina Komisiju un dalībvalstis paātrināt tā īstenošanu un stiprināt atbalstu MVU un jaunuzņēmumiem šādu projektu izstrādē;
23. aicina Komisiju un dalībvalstis pienācīgi rīkoties un cīnīties pret lielu uzņēmumu grupu piekopto negodīgas konkurences praksi, lai pārvarētu diskrimināciju un tirgus piekļuves ierobežojumus neatkarīgi no uzņēmuma lieluma vai veida, jo īpaši attiecībā uz jauniem uzņēmējdarbības modeļiem; mudina risināt dialogu un panākt attiecību uzlabošanu, jo īpaši jaunos un potenciālos tirgos, starp pārvadātājiem un pasūtītājiem, kā arī panākt risinājumu problēmai, kas saistīta ar viltus pašnodarbinātajiem;
24. aicina iesaistīt MVU integrētas Eiropas biļešu sistēmas izveides plānos; norāda, ka šādas sistēmas efektivitāte būs atkarīga no spējas piesaistīt iespējami daudz uzņēmumu, kas piedāvā transporta pakalpojumus; norāda, ka informācijas apmaiņa un pieredzes apmaiņa starp lielajiem tirgus dalībniekiem un MVU var radīt sinerģijas, kas var būt ļoti izdevīgas efektīva transporta tīkla veidošanai Eiropā;
25. nolūkā panākt labāku pārredzamību aicina pārskatīt un saskaņot noteikumus par piekļuvi reglamentētajām profesijām un darbībām Eiropā un pārbaudes attiecībā uz šīm profesijām, lai jauni tirgus dalībnieki un pakalpojumi, kas saistīti ar digitālajām platformām un sadarbīgo ekonomiku, varētu attīstīties uzņēmējdarbībai draudzīgā vidē, tostarp nodrošināt lielāku pārredzamību attiecībā uz tiesību aktu grozījumiem, un panākt līdzaspastāvēšanu ar pašreizējiem tirgus dalībniekiem veselīgas konkurences apstākļos; norāda, ka sadarbīgās ekonomikas dalībnieki pozitīvi ietekmē darba tirgu, jo rada jaunas darbvietas jauniešiem, kas ienāk darba tirgū, un pašnodarbinātajiem;
26. aicina Komisiju bez turpmākas kavēšanās publicēt ceļvedi par piekļuves nodrošināšanu valsts finansētā transporta datiem, kā arī saskaņotu transporta datu un lietotņu saskarņu standartu ieviešanu, lai stimulētu datu ietilpīgas inovācijas un jaunu transporta pakalpojumu nodrošināšanu;
27. uzskata, ka, attīstoties sadarbīgajai ekonomikai, regulējums tikai nozares vai platformu līmenī nevar sniegt atbilstošu risinājumu un ka mobilitātes sistēma turpmāk ir jāskata kopumā; aicina izveidot modernizētus, multimodālus reglamentējošos noteikumus, kas veicinātu inovācijas un konkurētspēju, kā arī patērētāju un datu aizsardzību, garantētu darba ņēmēju tiesības un nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences nosacījumus dažādiem dalībniekiem; to ievērojot, vērš uzmanību uz sadarbības nozīmi transporta nozarē, jo tā mazajiem uzņēmumiem nodrošina iespēju izveidot vienotus risinājumus;
28. aicina dalībvalstis izvērtēt nepieciešamību pielāgot tiesību aktus nodarbinātības jomā digitālā laikmeta prasībām, ņemot vērā sadarbīgās ekonomikas modeļus un katras dalībvalsts darba tiesību īpatnības;
29. uzskata, ka šāda mērķa sasniegšanai ir nepieciešama modeļu konverģence, kuras pamatā ir skaidra un konsekventa starpnieku un pakalpojumu sniedzēju definīcija, kura

savstarpēji nepārklājas; aicina nodalīt tās starpniecības platformas, kuras lietotājiem nerada komerciālus ieņēmumus, no starpniecības platformām, kuras veido savieno pakalpojumu (peļņas nolūkā) sniedzēju un klientu, neraugoties uz to, vai pakalpojuma sniedzēja un platformas starpā pastāv vai nepastāv darba ņēmēja un darba devēja attiecības; lai veicinātu, ka visas puses ievēro savus pienākumus maksāt nodokļus un sociālās apdrošināšanas iemaksas, kā arī lai garantētu, ka pakalpojumu sniedzēji, kas izmanto platformas, ir kompetenti un pienācīgi kvalificēti (lai nodrošinātu patērētāju aizsardzību), ierosina, ka valsts iestādēm būtu jādod iespēja prasīt no starpniecības platformas informāciju, ko tās uzskata par vajadzīgu; uzsver, ka jau esošā atgriezeniskās saites informācija un reitingu sistēmas arī palīdz starpniekiem veidot uzticības pilnas attiecības ar patērētājiem un ka radītie dati būtu jāapstrādā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK;

30. uzskata, ka sadarbīgajai ekonomikai ir augsts pārredzamības potenciāls, kas ļauj nodrošināt transporta pakalpojumu darbību labu izsekojamību saskaņā ar mērķi piemērot spēkā esošos tiesību aktus; aicina Komisiju publicēt pamatnostādnes par ES tiesību aktu piemērošanu dažādiem sadarbīgas uzņēmējdarbības modeļiem, lai vajadzības gadījumā aizpildītu reglamentējošas nepilnības nodarbinātības un sociālā nodrošinājuma jomā, ievērojot valstu kompetenci;
31. uzsver, ka par transporta nozares uzņēmumiem būtu jāuzskata arī uzņēmēji, kas tieši nesniedz transporta pakalpojumus, piemēram, apmācības pakalpojuma sniedzēji, transportlīdzekļu nomas uzņēmumi, darbnīcas un automobiļu tehniskās apkopes uzņēmumi; norāda, ka lielākā daļa šo pakalpojumu sniedzēju ir MVU; aicina ņemt vērā šo uzņēmēju vajadzības, izstrādājot tiesību normas un investīciju programmas, kuru mērķis ir atbalstīt MVU attīstību;
32. mudina Komisiju atbalstīt transporta nozares MVU, lai šajā jomā izveidotu kopas, kurās var piedalīties gan patērētāji, gan citas ieinteresētās personas;
33. norāda, ka vairums sadarbīgajā ekonomikā aktīvo pakalpojumu sniedzēju pārstāv valstis, kas nav ES dalībvalstis; uzskata, ka ES ir nepieciešams attīstīt vairāk inovatīvu jaunuzņēmumu transporta nozarē, un aicina palielināt atbalstu šiem uzņēmumiem, jo īpaši attiecībā uz jaunu uzņēmēju apmācību šajā jomā;
34. pauž nožēlu par to, ka dalībvalstu reakcija uz sadarbīgās ekonomikas attīstību līdz šim ir bijusi ļoti sadrumstalota un dažos gadījumos visnotaļ neatbilstoša šīs nozares attīstības potenciālam un ieguvumiem no tās, kā arī ir pretrunā patērētāju cerībām, un uzskata, ka ir vēlama koordinēta un visaptveroša Eiropas mēroga rīcība ilgtspējīgam sadarbīgās ekonomikas modelim; ņem vērā Komisijas pārdomāto pieeju šim „jaunajam uzņēmējdarbības modelim”, kā minēts nesenajā paziņojumā, uzsverot to, cik būtiska nozīme sadarbīgai ekonomikai ir turpmākajā izaugsmē (COM(2016)0356);
35. norāda uz to, ka jaunajām tehnoloģijām ir milzīgs potenciāls radīt jaunus preču pārveidājumu pakalpojumu veidus; īpaši uzsver milzīgās dronu izmantošanas iespējas, kas jau ir izrādījušies ļoti efektīvs līdzeklis darbībai sarežģītos apstākļos; uzsver, ka Eiropas Savienībai būtu jāatbalsta to MVU potenciāls, kas nodarbojas ar dronu projektēšanu, ražošanu un izmantošanu;
36. uzskata, ka sadarbīgi uzņēmējdarbības modeļi ir svarīgs resurss ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai attiecībā uz savienojamību nomaļos reģionos, kalnu un lauku apgabalos



un tas arī rada netiešus ieguvumus tūrisma nozarei;

37. uzskata, ka tiesību aktu prasībām būtu jābūt proporcionālām uzņēmējdarbības būtībai un uzņēmuma lielumam; tomēr pauž bažas par to, vai joprojām ir pamats atbrīvot vieglos kravas automobiļus (VKA) no vairāku Eiropas noteikumu piemērošanas, ņemot vērā arvien pieaugošu VKA izmantošanu preču starptautiskajos pārvadājumos, un aicina Komisiju iesniegt novērtējuma ziņojumu par turpmāko ietekmi uz ekonomiku, vidi un drošību;
38. aicina izveidot sadarbības struktūras starp mazajiem transporta uzņēmumiem, zinātniskās pētniecības institūtiem un vietējām un reģionālajām iestādēm ar mērķi uzlabot ilgtspējīgas mobilitātes organizēšanu pilsētās un starp tām, lai efektīvi reaģētu, rodoties jauniem pakalpojumiem un produktiem, tostarp tādiem, ko piedāvā MVU (piemēram, „no durvīm līdz durvīm” transporta pakalpojumu pirmo un pēdējo posmu), vienlaikus labāk pielāgojot esošos sabiedriskā transporta tīklus pasažieru vēlmēm un vajadzībām; aicina ceļošanas informācijā un plānošanas pakalpojumos iekļaut informāciju par mazo uzņēmumu sniegtajiem mobilitātes pakalpojumiem;
39. aicina izveidot inovācijas darba grupas, kas ļautu pilnīgi īstenot sadarbīgā patēriņa pilsētu („shareable cities”) koncepciju un palīdzētu vietējām, reģionālām un valsts pārvaldes iestādēm efektīvāk reaģēt uz jauno pakalpojumu un produktu piedāvājumu;
40. uzsver, ka ir svarīga nozīme mērķtiecīgai apmācībai (piem., attiecībā uz lielapjoma datiem, integrētajiem pakalpojumiem utt.), lai palīdzētu transporta uzņēmumiem radīt pievienoto vērtību, kas izriet no digitālās jomas; tādēļ prasa Komisijai pielāgot profesionāļu apmācības veidu atbilstoši tām iemaņām un kvalifikācijām, ko prasa jaunie uzņēmējdarbības modeļi, jo īpaši, lai pievērstos problēmai saistībā ar personāla, jo īpaši autovadītāju, trūkumu;
41. uzsver, ka MVU transporta nozarē bieži vien atturas no paplašināšanās, ņemot vērā lielākus ar pārrobežu darbību saistītus riskus, kas izriet no dažādu valstu (dalībvalstu) tiesību sistēmu atšķirībām; aicina Komisiju sadarbībā ar valsts, reģionālajām un vietējām iestādēm izveidot sadarbības un komunikācijas platformas, lai konsultētu un apmācītu MVU saistībā ar dažādām finansējuma shēmām, dotācijām un darbības izvērsšanu starptautiskā mērogā; aicina Komisiju turpināt izmantot pašreizējās MVU atbalsta programmas un popularizēt tās transporta nozares dalībnieku vidū, izmantojot sinerģiju starp dažādiem ES fondiem;
42. mudina vietējās pašvaldības apņemties īstenot pilsētu transporta dekarbonizācijas principus, kas izklāstīti Transporta baltajā grāmatā, un mudina tirgus dalībniekus darboties jaunajos konkurences apstākļos un izmantot uzņēmējdarbības iespējas, ko sniedz konkurences priekšrocības, piedāvājot nulles emisiju pakalpojumus un pakāpeniski digitalizējot savas vadības, ekspluatācijas un tirdzniecības struktūras;
43. aicina Eiropas Komisiju, dalībvalstis un vietējās pašvaldības veicināt inovācijas sadarbīgas ekonomikas jomā, kas savukārt sekmētu sadarbīgu uzņēmējdarbības modeļu rašanos, piemēram, automobiļu, velosipēdu, kravas transporta un taksometru koplietošanu, kopīgu braukšanu ar automobili, autobusus pēc izsaukuma un to starpsavienojumus ar sabiedrisko transportu;
44. aicina Komisiju, stiprinot sadarbību starp tās ģenerāldirektorātiem, rūpīgi pārraudzīt

digitālās ekonomikas attīstību un ietekmi uz Digitalizācijas programmas likumdošanas iniciatīvām transporta nozarē;

45. aicina Komisiju un dalībvalstis, sadarbojoties ar sociālajiem partneriem, regulāri novērtēt digitalizācijas ietekmi uz darbvietu skaitu un veidu transporta nozarē un nodrošināt, ka nodarbinātības un sociālā politika iet roku rokā ar digitalizāciju transporta nozares darba tirgū;
46. iesaka, lai sadarbības ekonomikas uzņēmumi, kā arī cilvēki, kas strādā transporta nozarē, atrastu modeļus, kā strādāt kopā, lai īstenotu kopīgās intereses, piemēram, apdrošināšanas jomā;
47. atzinīgi vērtē tādu elastīga darba laika modeļu izstrādāšanu, par kuriem vienojas sociālie partneri un kuri ļauj darba ņēmējiem uzlabot darba un privātās dzīves līdzsvaru; tomēr uzsver, ka ir svarīgi uzraudzīt atbilstību obligātajiem noteikumiem par darba laiku un transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikiem, kam transporta nozares digitalizācijas rezultātā vajadzētu kļūt vienkāršākiem;

o

o o

48. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.