



Sesijas dokuments

A8-0304/2016

7.11.2016

ZIŅOJUMS

par jaunām iespējām maziem transporta uzņēmumiem, tostarp uz sadarbību orientētiem uzņēmējdarbības modeļiem
(2015/2349(INI))

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Dominique Riquet*

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS	3
PASKAIDROJUMA RAKSTS	13
NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS	20
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS	26

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

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 mobilitāti¹,
- ņemot vērā ES 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 MVU²,
- ņemot vērā 2015. gada 19. maija rezolūciju par videi draudzīgas izaugsmes iespējām maziem un vidējiem uzņēmumiem³,
- 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 E-komercijas direktīvu (2000/31/EK) un Pakalpojumu direktīvu (2006/123/EK),

¹ Pieņemtie teksti, P8_TA(2015)0310.

² Pieņemtie teksti, P7_TA(2013)0036.

³ Pieņemtie teksti, P8_TA(2015)0198.

- 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. 1316/2013¹,
 - 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 šajās 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;
 - 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 piedāvātajiem pakalpojumiem; tā kā patērētāju cerības saistās ar ērti pieejamu un elastīgu transporta pakalpojumu izmantošanu, kad vienlaikus cenas tiek saglabātas

¹ OV L 348, 20.12.2013, 129. lpp.

atbilstoši pakalpojumu reālajām izmaksām, kā arī vieglu piekļuvi pāravadājumu 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 nošķirtiem 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 iespējām 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 jebkādām 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 maršrutus; 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 vērsts 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 automatizētas 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 faktorus 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 nesenaajā paziņojumā, uzsverot to, cik būtiska nozīme sadarbīgai ekonomikai ir turpmākajā izaugsmē¹;
35. norāda uz to, ka jaunajām tehnoloģijām ir milzīgs potenciāls radīt jaunus preču pārvadājumu 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

¹ COM(2016)0356

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;
48. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

PASKAIDROJUMA RAKSTS

Tā kā trūkst attiecīgu statistikas datu, mazo transporta uzņēmumu reālo situāciju Eiropā novērtēt ir sarežģīti. Var piemērot nosacījumu, ka to nozīme atšķiras atkarībā no veida (autotransports un ūdensceļu transports tiek skarti vairāk, savukārt dzelzceļa un gaisa transports — nedaudz mazāk), taču nav iespējams precīzi noteikt šādu uzņēmumu skaitu, līdzdalību nodarbinātībā vai īpatsvaru Eiropas Savienībā radītajās vērtībās.

Ar „transporta uzņēmumiem” referents saprot uzņēmumus, kas sniedz pasažieru vai preču transporta pakalpojumus. Saistītā nozare un pakalpojumi no šī ziņojuma tvēruma attiecīgi ir izslēgti.

Mazos transporta uzņēmumus novērtēt ir vēl jo grūtāk, ņemot vērā to izteikti dažādos profilos atkarībā no transporta veida, valsts, sniegtā pakalpojuma veida un konkurences struktūras tirgū, kurā tie darbojas. Tiek klasificēti ģimenes uzņēmumi, MVU, mikrouzņēmumi, amatnieki un jaunuzņēmumi. Integrējoties mobilitātes sistēmā un vairāk vai mazāk aizpildot konkrētas nišas, katrs no tiem īsteno atšķirīgu pieeju. Piemēram, MVU, kuriem administratīvi ir noteikts ierobežots palīgu skaits, darbojas labi definētā segmentā un bieži ir atkarīgi no lielajiem uzņēmumiem, ne vienmēr tiecoties uz strauju izaugsmi. Turpretī jaunuzņēmumi (kuriem neizdodas piemērot administratīvas definīcijas) lielākoties rada paši savu tirgu, izmantojot kādu ideju, ir elastīgāki un bieži apliecina potenciālu attīstīties starptautiski.

Visu minēto uzņēmumu ieguldījums gan pasažieru pārvadājumos, gan preču transportā ir vienlīdz svarīgs, veicinot mobilitāti, ko vēsturiski veidoja „milži”. Labāka vietējā tirgus un klienta vajadzību pārzināšana un/vai bieži arī spēja ātri ieviest inovācijas ļauj mazajiem uzņēmumiem uzlabot individuālo pasažieru transportu līdz pat pēdējam kilometram blīvi apdzīvotos apgabalos. Tāpat arī nošķirtos apgabalos, kuros dzelzceļa infrastruktūras veidošana vai sabiedriskā transporta nodrošināšana radītu pārāk lielas izmaksas, privātā automašīna atsevišķām iedzīvotāju grupām bieži ir vienīgais iespējamais pārvietošanās līdzeklis.

Tāpēc mazie transporta uzņēmumi ir neatņemama Eiropas mobilitātes daļa. Tajos darbojas daudz talantīgu cilvēku, kuriem ir nepieciešama attīstībai labvēlīga vide. Tieši šī joma ir regulatora darbalauks: ir jānodrošina iespējami labākā regulatīvā, sociālā un nodokļu vide. Tad mazie transporta uzņēmumi paši varēs pārveidot iespējās daudzos izaicinājumus, ar kuriem tie pašlaik saskaras, jo īpaši saistībā ar IKT revolūciju.

Transporta informācijas un komunikācijas vajadzību būtiskā loma šajā nozarē pašsaprotami ir radījusi labvēlīgu augsni digitālajai ekonomikai un jo īpaši starpniecības platformām. Kļūstot pieejamas mazajiem uzņēmumiem, jaunās tehnoloģijas ievērojami modernizē mobilitātes ekonomiku (transportlīdzekļu izmantošanas optimizācija, izmaksu samazināšana, sastrēgumu mazināšana, vienkāršāka piegādātāja un klienta saskare). Minētās platformas, jo īpaši ar sadarbīgo ekonomiku saistītās, optimizējot piedāvājuma sniegšanu atbilstoši pieprasījumam, vienlaikus rada ievērojamu apvērsumu. Tie nav tikai rezultativitātes ieguvumi — visa mobilitātes struktūra tiek pārveidota, pretstatot tradicionālos dalībniekus jaunai, pašregulējošai sistēmai („patērētājdalībnieki”, franču valodā apzīmēti kā „*consommacteurs*”), ar kur tiek liktas zem jautājuma zīmes darbinieka un darba devēja attiecības. Abu ķēdes gala posmu un klientu vajadzību pārzināšana apvienojumā ar spēju īstajā brīdī sniegt atbilstošu piedāvājumu ir ļāvusi jaunajiem digitālās vides dalībniekiem gūt daļu no pievienotās vērtības,

tādējādi radot izaicinājumus attiecībā uz investīcijām izmantotajā infrastruktūrā, kuru atbalsta publiskie un privātie reālās ekonomikas dalībnieki.

Pirmais izaicinājums mazajiem uzņēmumiem ir gūt peļņu no digitālās pārejas. Neatkarīgi no tā, vai tie tajā piedalās vai nepiedalās, tiem ir jāpielāgojas, lai nezaudētu savas spējas.

Otrkārt, nekad agrāk nav bijuši labvēlīgāki apstākļi ilgtspējīgiem risinājumiem, kas, neraugoties uz transporta infrastruktūras ierobežoto kapacitāti, ļauj reaģēt uz augošajām mobilitātes vajadzībām, vienlaikus mazinot kaitējumu videi. Šajā saistībā ir jāpatur prātā, ka, lai gan citās Eiropas ekonomikas jomās vispārējais emisiju līmenis pēdējo desmit gadu laikā ir samazinājies, transporta nozarē tas joprojām pieaug. Pašlaik tas sasniedz aptuveni ceturto daļu no kopējā ES radīto emisiju daudzuma. ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Pušu konferences 21. sesijā tika apliecināta steidzamā nepieciešamība šai nozarei uzņemties savu daļu pārejā uz bezoglekļa ekonomiku. Jau pavisam tuvā nākotnē — 2050. gadā — vairāk nekā 80 % iedzīvotāju dzīvos pilsētās. Tāpēc pilsētvides mobilitāte būs vēl lielāks izaicinājums, liekot organizēt pārvietošanos daudzveidīgā, nepiesārņojošā un integrētā veidā. Arī šajā ziņā regulatora uzdevums būs radīt satvaru, kas stimulē šādu videi draudzīgu pāreju. Tas nozīmē, ka, izmantojot ilgtspējīgus risinājumus, ir jāveicina rentablākas investīcijas.

Ņemsim vērā, ka mazajām struktūrām izpildīt šo prasību ļoti bieži būs grūtāk nekā visiem pārējiem uzņēmumiem, kam tā tiek piemērota.

Paradoksālā kārtā, lai gan būtu jānodrošina labākie iespējamie apstākļi, kādos mazie uzņēmumi saskaras ar jaunajām attīstības tendencēm, tieši normatīvais satvars bieži rada problēmas, jo īpaši stingri regulētajā transporta nozarē, un tas vērojams visos līmeņos: vietējā, reģionālā, valsts, Eiropas, pasaules.

Tiesību aktu piemērošanas atšķirību un to neatbilstošās īstenošanas dēļ, no vienas puses, tirgus ekonomiskie un sociālie kropļojumi joprojām ir plaši izplatīti, un, no otras puses, mazos uzņēmumos jo īpaši ietekmē patiesas Eiropas vienotās transporta telpas trūkums. Iespējas strādāt savā profesijā, kas dažādās valstīs ievērojami atšķiras, ne vienmēr rada vienlīdzīgus apstākļus rezidentiem un nerezidentiem. Lai arī drošība joprojām ir noteicošais faktors visās transporta nozares darbībās, tā bieži tiek izmantota kā šķērslis piekļuvei tirgum. Arī šajā ziņā Eiropai nepārprotami jābūt vienotākai.

Saskaroties ar jaunpienācējiem, juridiskā nenoteiktība attiecībā uz transporta pakalpojumu sniedzēju definīciju apgrūtina vienlīdzīgu konkurences apstākļu radīšanu un kavē daudzu mazo uzņēmumu mērķu sasniegšanu. Ja Eiropas Komisijas paziņojumā (COM(2002)0694 final) darbinieks ir definēts kā persona, kura citas personas vadībā veic faktiski darbu un saņem par to atalgojumu, neatkarīgo pakalpojumu sniedzēju definīcijā trūkst skaidrības. No otras puses, pašreizējā regulējuma slogs apgrūtina transporta nozares dalībnieku situāciju, saskaroties ar jaunpienācējiem.

Jāpiebilst, ka dažādais publiskais atbalsts, kas Eiropas un valstu līmenī ir pieejams mazajiem uzņēmumiem, ne vienmēr ir viegli saņemams un ka termiņi ir maz piemēroti inovāciju cikliem. Eiropai ir jāpievērš lielāka uzmanība mazajiem uzņēmumiem.

Ņemot vērā iepriekš minēto, referents ierosina dažus priekšlikumus nolūkā pārveidot daudzos izaicinājumus mazo uzņēmumu iespējās:

- paātrināt centienus izveidot vienotu Eiropas transporta telpu, novēršot atšķirības tiesību aktu piemērošanā (viegl darba transportlīdzekļu izņēmuma pārskatīšana, cīņa pret negodīgas konkurences praksi, iespēju strādāt profesijā un saistīto pārbaužu saskaņošana);
- veicināt konvergenci starp tradicionālo ekonomiku un platformām, tostarp sadarbīgās ekonomikas modeļiem, lai sekmētu inovāciju, patērētāju aizsardzību un godīgu konkurenci (izmantojot satvaru, saskaņā ar kuru visi uzņēmumi piedalās transporta sociālo izmaksu segšanā un investīcijās infrastruktūrā);
- nodrošināt labāku saskaņotību starp vietējām iestādēm un mazajiem transporta uzņēmumiem, lai uzlabotu mobilitāti pilsētvidē, kas drīzumā būs pilnīgi brīva no oglekļa.

I pielikums. Aptauja, kas publiski izplatīta, lai palīdzētu sagatavot šo ziņojumu

Eiropas Parlamenta patstāvīgais ziņojums par tematu

„Jaunas iespējas maziem transporta uzņēmumiem, tostarp uz sadarbību orientēti uzņēmējdarbības modeļi”

ATZINUMA PIEPRASĪJUMS

„2015. gada novembrī Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja nolēma sagatavot patstāvīgo ziņojumu par jaunām iespējām mazajiem uzņēmumiem transporta nozarē, tostarp sadarbīgās ekonomikas modeļiem. Dārgie uzņēmēji un mobilitātes dalībnieki! Kā referents šajā jautājumā vēlos jūs aicināt paust savus komentārus, lai jūsu uzņēmumiem ļautu labāk novērtēt izaicinājumus, ar kuriem tie saskaras.”

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

Eiropas Parlamenta deputāts

Transporta un tūrisma komitejas priekšsēdētāja vietnieks

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas loceklis

Sadarbības grupas ilgtermiņa investīciju un reindustrializācijas jautājumos priekšsēdētājs

INFORMĀCIJA

Šī patstāvīgā ziņojuma mērķis ir konstatēt izaicinājumus, ar kuriem pašlaik saskaras mazie transporta uzņēmumi Eiropā. Pamatojoties uz šiem secinājumiem, tiks ierosināti risinājumi nolūkā stiprināt to konkurētspēju, vienlaikus nodrošinot konsekventu un ilgtspējīgu transporta sistēmas attīstību kopumā, kā arī taisnīgus noteikumus visiem dalībniekiem. Šis ziņojums, kura nolūks ir ietekmēt likumdevēju pieeju šiem jautājumiem, aptver tikai ar mobilitāti kā pakalpojumu (gan attiecībā uz cilvēkiem, gan precēm) saistītos MVU un jaunuzņēmumus. Nozari un infrastruktūru šis atzinuma pieprasījums tiešā veidā neskar.

Ziņojuma galīgo versiju plānots pieņemt šī gada septembrī, savukārt pirmais projekts tiks sagatavots aprīļa sākumā, un vēlāk aprīlī to izskatīs kompetentā komisija. Tāpēc termiņš jūsu komentāru iesūtīšanai ir **29. februāris**. Komentārus, kā arī precizējumu pieprasījumus lūdzam sūtīt uz šādu adresi: dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Jūsu komentāri palīdzēs sagatavot ziņojumu, taču to saturs nebūs publiski pieejams. Tomēr pārredzamības apsvērumu dēļ ziņojuma beigās būs norādīti komentāru sniedzēji.

Lai jums būtu vieglāk strukturēt savas atbildes, turpmāk ir sniegts attiecīgo jautājumu saraksts. Ja vēlaties mums sniegt informāciju, kuru minētie jautājumi pienācīgi neaptver, droši pievienojiet savus komentārus.

JAUTĀJUMI

- 1) Kādi pašlaik ir lielākie izaicinājumi jūsu uzņēmumam?
- 2) Kādā mērā jūsu procedūras ir digitalizētas? Cik daudz jūsu darbību ir atkarīgas no informācijas un komunikācijas tehnoloģijām vai ir ar tām saistītas? Kāda nozīme jūsu darbībā ir lielajiem datiem?
- 3) Kādā mērā jūs ņemat vērā ilgtspējīgas attīstības mērķi un jaunākās demogrāfiskās tendences (jo īpaši iedzīvotāju novecošanos un urbanizāciju)?
- 4) Vai jūs cenšaties padarīt savus pakalpojumus starptautiskus, un ar kādām grūtībām šajā saistībā saskaraties? Vai tā dēvētās jaunattīstības valstis jūsu uzņēmumam rada izaugsmes iespējas?
- 5) Kādu transporta veidu jūs pārsvarā izmantojat? Kādā mērā šis transporta veids jums šķiet nepietiekami elastīgs, lai nodrošinātu piekļuvi un sekmīgu darbību attiecīgajā tirgū?
- 6) Vai jums šķiet, ka attieksme/izturēšanās pret uzņēmējiem Eiropā ir laba?
- 7) Kur jūs rodat finansējumu (subsīdijas, aizdevumi, aizdevumu garantijas, ārējie kapitālieguldījumi...)? Vai jums ir zināmas dažādas ES programmas MVU un jaunuzņēmumu atbalstam? Vai jūs tās izmantojat un kāpēc?
- 8) Ja jūs esat jaunuzņēmums, vai izjutāt pietiekamu atbalstu dažādos attīstības posmos?
- 9) Ja piedalāties sadarbīgajā ekonomikā:
 - kā publiskās iestādes reaģēja uz jūsu iesaistīšanos tirgū? Kādas ir jūsu attiecības ar „vecajai ekonomikai” piederošiem uzņēmumiem?
 - nodokļu piemērošana, sociālās tiesības un drošība ir vieni no svarīgākajiem aspektiem: kā jūs uz tiem reaģējat un kādi būtu jūsu ieteikumi?
- 10) Vai jūs varētu teikt, ka tiesiskie apstākļi jūsu attīstībai ir apmierinoši (stabili laika ziņā, saskaņoti starp valstīm (Eiropā), skaidri, atbilstoši realitātei, pilnīgi)?
- 11) Vai jūsu minētajām problēmām būtu nepieciešams labāks/jauns regulējums? Spēkā esošā regulējuma labāka piemērošana? Mazāk regulējuma? Kādā līmenī (vietējā/valsts/Eiropas)?
- 12) Kādu jūs redzat mobilitāti pēc 5, 10, 20 gadiem? Vai uz sava uzņēmuma nākotni raugāties optimistiski?

PAR JUMS

- Uzņēmuma nosaukums:
- Galvenā dibināšanas valsts un valsts/valstis, kurās jūs veicat darbību:
- Darbinieku / pakalpojumu sniedzēju skaits, ar kuriem jūs rēķināties, lai sasniegtu sava uzņēmuma mērķi:
- Sniegtā pakalpojuma veids:
- Attīstības posms:
- Apgrozījums un aplēstais aktīvu un pasīvu summu novērtējums:

- Kontaktinformācija (e-pasts un tālrunis) un tīmekļa vietne vai sociālo tīklu/lietotņu profils:

II pielikums. To pušu saraksts, ar kurām sazinājies referents

- *Allied for Startups*
- *Avatar Logistics*
- *BlablaCar*
- *Captain Train*
- Noguldījumu un depozītu kase
- Amatniecības kameras (*APCMA*)
- Eiropas Komisija
- *Drivr*
- Eiropas ceļu pārvadātāju asociācija (*UETR*)
- Valsts ceļu pārvadātāju federācija (*FNTR*)
- *France Digitale*
- *Heetch*
- *Inland Navigation Europe (INE)*
- *LEO Express*
- Francijas uzņēmumu kustība (*Medef*)
- *Taxis Bleus*
- *Taxis G7*
- *Uber*
- Starptautiskā Sabiedriskā transporta asociācija (*UITP*)

III pielikums. Saistīto ekspertu saraksts

- *Carlo Cambini*, Turīnas Politehniskās universitātes asociētais profesors
- *Matthias Finger*, profesors, „*FSR-Transport*” direktors un „*Management of Network Industries*” (EPFL) priekšsēdētājs
- *Gabriele Grea*, Bokoni universitātes profesors
- *Sampo Hietanen*, „*Maas Finland*” izpilddirektors
- *Juan José Montero Pascual*, Madrides UNED asociētais profesors

29.9.2016

NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

par jaunām iespējām maziem transporta uzņēmumiem, tostarp uz sadarbību orientētiem uzņēmējdarbības modeļiem
(2015/2349(INI))

Referente: *Elena Gentile*

IEROSINĀJUMI

Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

- A. 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;
- B. 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 intereses, ka ir visai vērtību ķēdei;
- C. tā kā Komisija savā paziņojumā „Eiropas sadarbīgās ekonomikas programma” (COM(2016)0356) norāda, ka sadarbīgajā ekonomikā darbs elastīgā režīmā rada neskaidrības par piemērojamām tiesībām un sociālās aizsardzības līmeni un ka robeža starp pašnodarbinātajiem un darba ņēmējiem kļūst aizvien neskaidrāka;
- D. 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;
- E. tā kā MVU ir īpaša nozīme darbvietu izveidē transporta nozarē, jo īpaši autotransporta

nozārē, un tā kā šiem uzņēmumiem salīdzinājumā ar lielākiem uzņēmumiem ir mazāk iespēju piekļūt nozīmīgiem ieguldījumiem vajadzīgajam finansējumam, tostarp Eiropas fondu aizdevumiem un atbalstam;

- F. tā kā sadarbīgā patēriņa ekonomikas elastīgums un atvieglota uzņēmējdarbības sākšana var nodrošināt nodarbinātības iespējas grupām, kas parasti ir atstumtas no darba tirgus, jo īpaši sievietēm, jauniešiem un migrantiem;
 - G. tā kā Eiropas nozaru sociālie partneri pauž bažas par negodīgu konkurenci pilsētu mobilitātes tirgos, ko rada platformas braucienu kopīgošanai par maksu, kas bieži saistītas ar negodīgiem tirgus paņēmieniem, piemēram, izvairīšanos no nodokļu un sociālo iemaksu nomaksas, ka arī nodarbinātības un sociālo standartu neievērošanu;
 - H. tā kā transporta pakalpojumi piedāvā labu iespēju sākt patstāvīgu uzņēmējdarbību un tie var veicināt uzņēmējdarbības kultūru;
 - I. tā kā nesen konstatētie fakti parāda, ka transporta nozarē ir tendence izvairīties no atbildības par sociālā nodrošinājuma un nodarbinātības pabalstu maksājumiem apakšuzņēmējiem un pašnodarbinātiem autovadītājiem; tā kā pašnodarbināti autovadītāji ir spiesti iesaistīties nestabilās darba attiecībās un vienlaikus izplatās fiktīva pašnodarbinātība¹;
 - J. 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;
 - K. tā kā ESAO uzskata, ka kvalitatīvas darbvietas ir būtisks faktors centienos novērst lielo nevienlīdzību un veicināt sociālo kohēziju²,
1. uzsver, ka nepieciešama samērīga regulatīvā un administratīvā vide, kas veicina ieguldījumus un piekļuvi finansējumam un veicina ilgtspējīgu izaugsmi un kvalitatīvas darbvietas mazos transporta uzņēmumos;
 2. norāda uz to, ka transporta nozarē parādās sadarbīgā patēriņa ekonomika, kurai ir elastīgāki darba veidi, uzsver, ka sadarbīgas uzņēmējdarbības modeļu attīstība transporta nozarē būtu jāapspriež saistībā ar plašākām debatēm par godīgu un pārredzamu konkurences nosacījumu radīšanu; uzsver, ka svarīga nozīme ir tiesiskajam regulējumam centienos sekmēt sadarbīgā patēriņa ekonomikas attīstību;
 3. konstatē, ka transporta nozarē ir palielinājies daļslodzes nodarbināto, ar aģentūru starpniecību nodarbināto un pašnodarbināto skaits un ka vispārējā tendence ir pāriet uz elastīgākiem darba līgumiem; norāda, ka tādējādi sadarbīgā patēriņa ekonomika transporta

¹ Eiropas Komisijas pasūtīts ziņojums par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū (2014. gads), A uzdevums: „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union” (2014. gada 3. februāris); pieejams: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² ESAO Nodarbinātības, darbaspēka un sociālo lietu direktorāta direktora vietnieka *Mark Pearson* runa EMPL-ECON sēdē par nevienlīdzību 2016. gada 21. jūnijā; pieejama: <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

nozārē piedāvā jaunas iespējas cilvēkiem gūt papildu ienākumus, iespējas attiecībā uz jauniešu nodarbinātību (jo īpaši tiem, kuri meklē gadījuma darbu un elastīgus nodarbinātības veidus, kas ļauj apvienot darbu ar mācībām), ļauj labāk saskaņot darba un privāto dzīvi un ļauj samazināt nepietiekamu nodarbinātību un bezdarbu; tomēr norāda, ka dažos gadījumos tā var arī radīt nestabilas situācijas; uzsver, ka elastīga nodarbinātība ir jāaptver pašreizējiem veselības un drošības noteikumiem, kā arī sociālās aizsardzības pasākumiem, lai novērstu sociālās un finansiālās sekas ilgtermiņā, un ir jāizslēdz potenciāli riski, piemēram, darba ņēmēju pārslodze un tādi atalgojuma līmeņi, kas nav samērojami ar paveikto darbu; tādēļ uzsver vajadzību nodrošināt, no vienas puses, darba tirgus elastību un, no otras puses, ekonomisko un sociālo drošību darba ņēmējiem; uzsver, ka izmaksu samazināšana nedrīkstētu apdraudēt darba apstākļus vai nodarbinātības standartus;

4. 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;
5. norāda, ka digitālā nozare ietver arī profesionālos pakalpojumus un vidutājus, kas piedāvā platformas, kuras tikai savieno pakalpojumu sniedzējus ar lietotājiem; mudina dalībvalstis noteikt minimālās robežvērtības, lai varētu nošķirt saimniecisko darbību, kurā iesaistīta profesionālu pakalpojumu sniegšana, no darbības personu starpā, kura nav profesionāla; uzsver, ka, lai gan pirmajai šeit minētajai, protams, vajadzētu atbilst nodokļu un sociālā nodrošinājuma noteikumiem, būtu jāreglamentē arī otrās šeit minētās darbības profesionālā izmantošana;
6. norāda uz iespējām, ko sadarbīgā patēriņa ekonomika un digitālais vienotais tirgus paver darbvietu radīšanai un iekļaujošai izaugsmei maziem transporta uzņēmumiem; uzsver, ka sadarbīgā patēriņa ekonomikai, tāpat kā jebkurai citai ekonomikai, ir jāmaksā nodokļi un sociālās iemaksas, jāievēro darba un sociālās tiesības un jānodrošina patērētāju aizsardzība; uzskata, ka sadarbīgā patēriņa 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; aicina dalībvalstis veikt pietiekamas pārbaudes un uzlikt sankcijas, ja ir pārkāpti noteikumi;
7. norāda uz salīdzinoši nelielajiem šķēršļiem sākt profesionālo darbību transporta nozarē, kurai tādēļ ir lielas iespējas izskaust ilgstošu bezdarbu;
8. uzsver, ka visiem transporta pakalpojumu sniedzējiem, tostarp sadarbīgās ekonomikas dalībniekiem, ir jāievēro veselības un drošības noteikumi un tiem vajadzētu būt saistošiem esošajiem obligātajiem drošības un sociālās drošības standartiem — neatkarīgi no to uzņēmējdarbības vai nodarbinātības modeļa, vai tās būtu platformas „braucienu kopīgošanai par maksu”, darbs ar aģentūras starpniecību vai kāds cits modelis;
9. aicina dalībvalstis pilnībā īstenot un piemērot visas tiesību normas, kas attiecas uz tiešsaistes transporta pakalpojumu platformu;

10. uzsver, ka ir svarīgi uzraudzīt obligātā braukšanas un atpūtas laika, kā arī darba stundu ievērošanu transporta nozarē; atgādina, ka Regulu (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā nepiemēro transportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka par 3,5 tonnām (vieglie kravas transportlīdzekļi); uzskata, ka, ņemot vērā šo noteikumu, vajadzētu veikt uzraudzību, izmantojot transportlīdzekļos ierīkotas digitālās kontrolierīces; tādēļ aicina intensīvāk pārbaudīt darba un atpūtas laika ievērošanu; atgādina, ka visi pienākumi, ko veic darba ņēmējs, ir jāuzskata par darbu darba laikā; tāpat uzsver, ka ir jāuzrauga, kā tiek ievēroti Eiropas un valstu tiesību akti attiecībā uz veselības aizsardzību un darba drošību, tostarp apstākļiem transportlīdzekļos, ko vada visi cilvēki, kuri iesaistīti transporta nozarē, neatkarīgi no tā, vai viņu nodarbinātības statuss ir pašnodarbinātais, apakšuzņēmējs, pagaidu darbinieks vai līgumdarbinieks;
11. atzinīgi vērtē arodbiedrību svarīgo nozīmi, kuras daudzās dalībvalstīs sadarbojas ar transporta pakalpojumu sniedzējiem, lai transporta nozares pārveidošanu padarītu sociāli ilgtspējīgu; uzsver, ka transporta nozarē svarīga nozīme ir spēcīgiem un neatkarīgiem sociālajiem partneriem, institucionalizētam sociālajam dialogam Eiropas un valstu līmenī un darba ņēmēju dalībai uzņēmuma jautājumu risināšanā; mudina sociālos partnerus veikt sarunas par darba koplīgumiem attiecībā uz visiem transporta pakalpojumiem saskaņā ar valsts tiesību aktiem un praksi, jo šie līgumi ir efektīvs instruments pienācīgu sociālo un nodarbinātības standartu nodrošināšanai; mudina nozares MVU izveidot apvienības vai platformas, kas sniegtu viņiem atbalstu šajā ziņā un nodrošinātu aktuālo informāciju;
12. ņem vērā patlaban notiekošās diskusijas par to, ko dažas dalībvalstis ievieš minimālo algu transporta uzņēmumiem, kas darbojas to teritorijā; atzīmē, ka Komisijas priekšsēdētājs Junkers savā atklāšanas uzrunā Parlamentam norādīja, ka „mūsu Savienībā par vienādu darbu vienā un tajā pašā vietā būtu jāsaņem vienāds atalgojums”¹;
13. iesaka, lai sadarbības ekonomikas uzņēmumi, kā arī cilvēki, kas strādā transporta nozarē, atrastu modeļus, kā strādāt kopā, lai īstenotu kopīgās intereses, piemēram, apdrošināšanas jomā;
14. aicina dalībvalstis nodrošināt godīgu konkurenci, pienācīgus darba apstākļus un sociālo aizsardzību visiem darba ņēmējiem transporta nozarē, lai mazinātu nestabilu nodarbinātību nozarē, kurā šobrīd notiek pārmaiņas, un uzlabot esošo noteikumu un koplīgumu īstenošanu; aicina Komisiju un dalībvalstis apkarot pret konkurenci vērstus paņēmienus transporta nozarē un apmainīties ar labāko praksi šajā jomā; jo īpaši aicina dalībvalstis un sociālos partnerus iesaistīties Eiropas platformā cīņai pret nedeklarētu darbu; uzskata, ka sadarbīgā patēriņa ekonomika, kurā izmanto reģistrētus elektroniskos darījumus, var palīdzēt dalībvalstīm izskaust tādus paņēmienus, kas varētu izraisīt negodīgu konkurenci;
15. atgādina, ka Eiropas Kopienu Tiesa ir definējusi jēdzienu „darba ņēmējs”, pamatojoties uz

¹ „Jauns sākums Eiropai — mana programma nodarbinātībai, izaugsmei, taisnīgumam un demokrātiskām pārmaiņām; Eiropas Komisijas priekšsēdētāja amata kandidāta *Jean-Claude Juncker* uzruna Eiropas Parlamenta plenārsēdē Strasbūrā 2015. gada 15. jūlijā”, 7. lpp.; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>.

darba tiesiskajām attiecībām ar noteiktiem kritērijiem, piemēram, pakļautība, atalgojums un darba raksturs; šajā sakarībā atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu par Eiropas sadarbīgās ekonomikas programmu; prasa pielikt vairāk pūli, lai novērstu fiktīvu pašnodarbinātību, aizsargātu darba ņēmējus un radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus uzņēmumiem transporta nozarē;

16. aicina Komisiju un dalībvalstis visiem transporta nozares darba ņēmējiem garantēt pienācīgus darba apstākļus, tostarp vajadzīgo veselības aizsardzības un darba drošības līmeni neatkarīgi no uzņēmuma lieluma, kurā tie nodarbināti, nodarbinātības vietas un noslēgtā līguma; uzsver veselības aizsardzības un darba drošības nozīmi, jo īpaši, ņemot vērā demogrāfiskās pārmaiņas un transporta nozares darba ņēmēju augsto mobilitātes līmeni;
17. vērš uzmanību uz vairākiem negodīgas konkurences gadījumiem transporta nozarē, kas bieži notiek, kaitējot mazajiem transporta uzņēmumiem; atgādina, ka negodīga konkurence var veicināt darba apstākļu kvalitātes pasliktināšanos; aicina atbildīgās iestādes sodīt visus pārkāpumus šajā ziņā atbilstošā veidā;
18. uzsver, ka apakšuzņēmuma līgumus nedrīkst izmantot, lai apietu darba un nodarbinātības standartus; mudina dalībvalstis uzraudzīt situāciju, lai vajadzības gadījumā nostiprinātu tiesību aktus par solidāro atbildību, un nodrošināt spēkā esošo noteikumu pienācīgu īstenošanu un izpildi;
19. atzinīgi vērtē 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 vajadzētu kļūt vienkāršākam transporta nozares digitalizācijas rezultātā;
20. uzsver, ka īpaši svarīga nozīme ir transporta nozares MVU, kas darbojas mazajās pilsētās, grūti pieejamos reģionos un lielu pilsētu teritoriju nomalēs, nodrošinot transporta pakalpojumus cilvēkiem, kas dodas uz darbu vai skolu vai dodas iepirkties vai saņemt pakalpojumus, jo īpaši vietās, kur nav pienācīgas sabiedriskā transporta sistēmas;
21. uzsver 21. gadsimta transporta darbinieku darba prasmju, piemēram, digitālo prasmju, komandas darba, kritiskas domāšanas un problēmu risināšanas, nozīmi, lai spētu tikt galā ar pārmaiņām un tehnoloģiju attīstību šajā nozarē; uzsver, ka transporta nozares sociāli ilgtspējīgas pārveides un pielāgošanas priekšnosacījums ir darbinieku apmācība; aicina sociālos partnerus, kā arī izglītības un apmācības iestādes, izstrādāt saistītas prasmju stratēģijas maziem transporta uzņēmumiem; uzskata, ka darba devējam ir pienākums pienācīgi iepazīstināt darbiniekus ar jaunajām tehnoloģijām, piemēram IT un izsekošanas lietotnēm; uzsver, ka pagaidu darba līgumu gadījumos attiecīgajai aģentūrai jānodrošina piemērota darbinieku sagatavošana un apmācība;
22. aicina Komisiju un dalībvalstis atbalstīt sociālās ekonomikas modeļus transporta nozarē un labākās prakses apmaiņu šajā jomā, jo ekonomikas krīzes apstākļos sociālie uzņēmumi ir bijuši izturīgāki par citiem uzņēmējdarbības modeļiem;
23. aicina Komisiju apkopot ticamus datus par sadarbīgo ekonomiku un pētīt tās ietekmi uz darba apstākļiem transporta nozarē;

**ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS**

Pieņemšanas datums	26.9.2016
Galīgais balsojums	+: 35 -: 2 0: 9
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	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
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer

**ATBILDĪGĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS**

Pieņemšanas datums	11.10.2016
Galīgais balsojums	+: 42 -: 3 0: 1
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	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 Ţapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Evžen Tošenovský
Aizstājēji (200. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Olle Ludvigsson