

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

P8_TA(2018)0355

Eiropa kustībā: ES nākotnes mobilitātes programma**Eiropas Parlamenta 2018. gada 13. septembra rezolūcija par Eiropa kustībā: ES nākotnes mobilitātes programmu (2017/2257(INI))**

(2019/C 433/21)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Eiropa kustībā: Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem” (COM(2017)0283),
- ņemot vērā Parīzes klimata nolīgumu, ko Eiropas Parlaments un Padome ratificēja 2016. gada 4. oktobrī ⁽¹⁾,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regulu (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) ⁽²⁾,
- ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2017. gada 18. oktobra atzinumu par tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem ⁽³⁾,
- ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2017. gada 5. jūlija atzinumu par tematu “Transporta digitalizācijas un robotizācijas ietekme uz ES politikas veidošanu” ⁽⁴⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2009. gada 23. aprīļa rezolūciju par automatizēto transporta sistēmu rīcības plānu ⁽⁵⁾,
- ņemot vērā 2013. gada 10. decembra rezolūciju par CARS 2020: ceļā uz konkurētspējīgu un ilgtspējīgu Eiropas autobūves nozari ⁽⁶⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2015. gada 7. jūlija rezolūciju par dažādiem transporta veidiem paredzētas integrētas bilešu sistēmas ieviešanu Eiropā ⁽⁷⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2015. gada 9. septembra rezolūciju par 2011. gada baltās grāmatas par transportu īstenošanu: novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti ⁽⁸⁾,
- ņemot vērā 2017. gada 29. marta Valetas deklarāciju par ceļu satiksmes drošību,
- ņemot vērā Komisijas balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu (COM(2011)0144),
- ņemot vērā Parlamenta 2016. gada pētījumu “Autonomie automobili: autotransporta nākotne?”,
- ņemot vērā Parlamenta 2017. gada pētījumu “Infrastrukturā finansēšanas problēmas sadarbīgā ekonomikā”,

⁽¹⁾ OV L 282, 19.10.2016., 1. lpp.⁽²⁾ OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.⁽³⁾ OV C 81, 2.3.2018., 195. lpp.⁽⁴⁾ OV C 345, 13.10.2017., 52. lpp.⁽⁵⁾ OV C 184 E, 8.7.2010., 50. lpp.⁽⁶⁾ OV C 468, 15.12.2016., 57. lpp.⁽⁷⁾ OV C 265, 11.8.2017., 2. lpp.⁽⁸⁾ OV C 316, 22.9.2017., 155. lpp.

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

- ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2017. gada pētījumu “Digitalizācijas un pieprasījuma ekonomikas ietekme uz darba tirgiem, nodarbinātību un sociālo partneru attiecībām”,
 - ņemot vērā Reglamenta 52. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu, kā arī Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas atziņumu (A8-0241/2018),
- A. tā kā transporta nozarē notiek strukturālas izmaiņas un ES transporta nākotni ietekmē gan svarīgākās prioritātes 2030. gada klimata un enerģētikas politikas satvarā, gan programma “Tīru gaisu Eiropā” un ES Ceļu satiksmes drošības pamatnostādnes 2011.–2020. gadam;
- B. tā kā transporta dekarbonizācija un zemas emisijas tehnoloģijas paver iespējas nākotnes mobilitātei un ilgtspējīgai ekonomikas izaugsmei;
- C. tā kā sadarbīgā un dalīšanās ekonomika pārveido transporta nozari visā pasaulē; tā kā tās darījumi transporta sektorā Eiropā 2015. gadā tiek lēsti EUR 5,1 miljarda apmērā, kas ir pieaugums par 77 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, savukārt nemonētārās sadarbīgās ekonomikas darījumi notiek vēl ievērojami lielākā apjomā, uzsverot to, cik šī norise ir nozīmīga;
- D. tā kā tiek lēsts, ka pasažieru transporta apjoms laikā no 2010. līdz 2050. gadam pieaugs par aptuveni 42 %, bet kravu transporta apjoms šajā pašā laikā pieaugs par 60 %;
- E. tā kā 2011. gada baltajā grāmatā par transportu aicināts panākt, lai līdz 2030. gadam galvenajos pārvadājumu koridoros 30 % kravu tiktu novirzīti no autopārvadājumiem uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu, un lai līdz 2050. gadam šī daļa sasniegtu 50 %, turklāt vienlaikus pieprasīta arī atbilstošas zaļās infrastruktūru attīstīšana;
- F. tā kā principa “lietotājs un piesārņotājs maksā” piemērošana visiem transporta veidiem, tostarp autotransportam, dzelzceļam, jūras transportam un aviācijai, palīdzēs radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem transporta veidiem;
- G. tā kā jauno mobilitātes pakalpojumu mērķis ir būtiski uzlabot pilsētu transportu un ar tiem var panākt šos mērķus, samazinot sastrēgumus un emisijas un nodrošinot alternatīvu personīgajiem automobiļiem, jo privātā automašīna vēl arvien ir galvenais transporta līdzeklis braucien skaita ziņā; tā kā šie pakalpojumi var veicināt pāreju uz multimodālu un koplietošanas transportu, kas ir arī ilgtspējīgāks un var papildināt sabiedriskā un aktīvā transporta veidus;
- H. tā kā transporta nozarei ir svarīga loma ES ekonomikas darbībā, veidojot apmēram 4 % no IKP ES 28 valstīs un nodrošinot vairāk nekā 5 % no ES kopējā darbvieta skaita⁽⁹⁾; tā kā sievietes veido tikai 22 % no nozarē strādājošajiem un trešdaļa no visiem šīs nozares darba ņēmējiem ir vecāki par 50 gadiem;
- I. tā kā satīkloti un autonomi transportlīdzekļi varētu nākotnē autotransportu padarīt efektīvāku, drošāku un mazāk bīstamu, jo cilvēku kļūdas ir galvenais iemesls satiksmes negadījumiem uz Eiropas ceļiem;
- J. tā kā aizvadītajos gadu desmitos ir panākts liels progress, padarot ES par visdrošāko transporta reģionu pasaulē; tā kā lielais negadījumu upuru skaits uz Eiropas ceļiem, proti, 25 500 nāves gadījumi un 1 35 000 smagi cietušie pagājušajā gadā vēl arvien rada lielas ciešanas un nepieņemamas ekonomiskās izmaksas, kas tiek lēstas EUR 100 miljardu apmērā gadā, un tā kā pagaidām netiek sasniegts 2020. gadam noteiktais mērķis samazināt ceļu satiksmes negadījumu upuru skaitu uz pusi salīdzinājumā ar 2010. gadu, turklāt strauji pieaug smagi ievainoto un bojāgājušo skaits starp tādiem neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem kā gājēji, velosipēdisti vai mazāku divriteņu mehānisko transportlīdzekļu vadītāji;

⁽⁹⁾ ES transportskaitļos. Statistikas rokasgrāmata, 2015. gads, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, Luksemburga, 2015.

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

- K. tā kā transports ir galvenais gaisa piesārņojuma cēlonis pilsētu teritorijās un rada vairāk nekā 25 % siltumnīcefekta gāzu emisiju ES, no kā autotransporta nozare savukārt rada vairāk nekā 70 %, turklāt šī daļa turpina palielināties,
- L. tā kā jaunākie pētījumi un aplēses liecina, ka pastāv lielāka saikne starp gaisa piesārņojuma iedarbību un lielāku apdraudējumu sabiedrības veselībai, tostarp sirds un asinsvadu slimībām, piemēram, insultu un sirds išēmisko slimību, un vēzi, un tā kā lēš, ka ES cieto daļiņu piesārņojums izraisa 399 000 priekšlaicīgas nāves gadījumu gadā, savukārt slāpekļa oksīda piesārņojums — 75 000 un ozona — 13 600 nāves gadījumu; tā kā īpaši neaizsargāti pret šādu apdraudējumu ir pilsētu iedzīvotāji;
- M. tā kā visā pasaulē pašlaik tiek īstenoti ļoti nopietni centieni virzībā uz iekļaujošāku, drošāku un taisnīgāku transporta nozari, tostarp nosakot vērienīgus mērķus un saistošus standartus, un tā kā ES nevajadzētu zaudēt iespēju būt šo sociālo inovāciju priekšgalā;

Transporta pārejas ietekme uz prasmēm un darba metodēm

1. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu "Eiropa kustībā: Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem", kurā ir atzītas mobilitātes jomas būtiskās pārmaiņas un uzsvērts, ka digitālās mobilitātes revolūcijas rezultātā būtu jārada drošāka, inovatīvāka, labāk integrēta, ilgtspējīgāka, taisnīgāka, konkurētspējīgāka un tīrāka autotransporta nozare, kas ir savstarpēji saistīta ar citiem ilgtspējīgiem transporta veidiem; atzinīgi vērtē paziņojuma stratēģisko pieeju, lai panāktu saskaņotu tiesisko regulējumu arvien sarežģītākajā autotransporta jomā;
2. norāda, ka ES mobilitātes nozarei ir jāizmanto digitālo tehnoloģiju sniegtās iespējas; pauz pārliecību, ka būtu jāattīsta un jāveicina jaunie uzņēmējdarbības modeļi, kas palīdz augt inovatīviem kopīgotas mobilitātes pakalpojumiem, tostarp jaunas tiešsaistes platformas kravu pārvadājumiem, automašīnu koplietošana, automašīnu vai velosipēdu kopīgas izmantošanas pakalpojumi vai viedtālrunu lietotnes, kas piedāvā reāllaika analīzi un datus par satiksmes apstākļiem;
3. mudina Komisiju un dalībvalstis ierosināt un īstenot S-ITS pasākumus saskaņā ar mērķiem un iniciatīvām, kas iekļauti gan 2011. gada baltajā grāmatā par transportu, gan 2015. gada decembra Parīzes nolīgumā par klimata pārmaiņām;
4. uzsver, ka ES autobūves nozare nodrošina darbvietas 8 miljoniem cilvēku un rada 4 % no ES bruto pievienotās vērtības, nodrošinot EUR 120 miljardu lielu tirdzniecības bilanci pārpalikumu;
5. uzsver, ka pārmaiņām autobūves nozarē saistībā ar digitalizāciju, automatizāciju vai ekoloģiski tīrākiem automobiļiem būs vajadzīgas jaunas zināšanas un darba paņēmieni; uzsver, ka šīm pārmaiņām vajadzētu radīt jaunas iespējas, lai padarītu transporta nozari pievilcīgāku un izbeigtu darbaspēka trūkuma problēmu šajā nozarē; uzsver, ka ekoloģiski tīrāku, labāk satiklotu un automatizētu transportlīdzekļu izgatavošana noteikti ietekmēs ražošanas, attīstības, uzturēšanas un apkopes procesu un būs vajadzīgas jaunas prasmes, piemēram, elektrisko motoru montāža vai otrās paaudzes akumulatoru, kurināmā elementu un digitālo vai sensoru iekārtu ražošana; uzsver, ka jau pašlaik nozare saskaras ar milzīgām grūtībām, pieņemot darbā personālu ar atbilstošām prasmēm, un, lai gan sagaidāms, ka turpinās palielināties ar inženierzinātnēm saistītu darbvietu skaits, taču jaunās prasības, kas uzņēmumiem būtu jāizvirza, ir saistītas ar programmatūras prasmēm; aicina Komisiju un dalībvalstis ES transporta darbinieku apmācības darba vietā un prasmju pilnveidošanas procesus pielāgot šiem jaunajiem uzdevumiem;
6. uzsver, ka sieviešu un vīriešu iespēju vienlīdzībai vajadzētu būt vienai no prioritātēm programmā transporta nozares nākotnei; uzsver, ka transporta nozarē dominē vīrieši, kuri veido trīs ceturtdaļas no kopējā darbaspēka, un būtu jāveicina dzimumu līdzsvars; atzinīgi vērtē ES iniciatīvu "Sievietes un transporta nozare — pārmaiņu platforma", kuras mērķis ir veicināt sieviešu nodarbinātību un vienlīdzīgas iespēju transporta nozarē; aicina Komisiju un dalībvalstis sadarboties šīs platformas īstenošanā, lai darbvietu radīšana sievietēm un nozares digitalizācija būtu cieši saistīti aspekti;

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

7. norāda, ka digitālā revolūcija mainīs autobūves nozares vērtību ķēdi, pētniecības un investīciju prioritātes un tehnoloģiskās iespējas, kam jābūt pārredzamām, saskaņotām un atbilstošām juridiskajiem standartiem, un ietekmēs nozares konkurētspēju pasaulē;

8. atgādina, ka automatizēta braukšana būtiski ietekmēs transporta nozarē strādājošos un skarto profesiju gadījumā var nākties iegūt jaunu kvalifikāciju; aicina dalībvalstis veikt atbilstīgus pasākumus pirms šīm pārmaiņām darba tirgū, papildinot tos arī ar spēcīgāku sociālo dialogu; aicina Komisiju izstrādāt ES stratēģiju, kas ietvertu transporta nozares digitalizācijas radītās jaunās nodarbinātības iespējas un ņemtu vērā dalībvalstu labāko praksi, turklāt par galīgo mērķi nosakot to, lai tiktu sekmēta darbvietu radīšanu transporta nozarē, tostarp par prioritāti nosakot taisnīgu pārejas režīmu tiem nodarbinātajiem, kuru darbvietas kļūs nevajadzīgas transporta nozares digitalizācijas gaitā;

9. uzsver, ka automatizētā braukšana galu galā radīs jautājumus par to, kā interpretēt spēkā esošos ES tiesību aktus par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem; aicina Komisiju pastāvīgi uzraudzīt nepieciešamību pēc legislatīviem pasākumiem;

10. vērš uzmanību uz digitalizācijas pozitīvo ietekmi transportā, jo tā palīdzēs samazināt birokrātiju un vienkāršos procedūras gan iestādēm, gan uzņēmumiem, kā arī ļaus vieglāk pārbaudīt atbilstību tiesību aktiem par transportlīdzekļu vadīšanas un atpūtas laiku un kabotāžas noteikumiem, ieviešot digitālos tahogrāfus, tādējādi uzlabojot nosacījumus profesionāliem autovadītājiem un palīdzot radīt vienlīdzīgas konkurences apstākļus visiem transporta uzņēmumiem;

11. atzinīgi vērtē Komisijas jauno Prasmju programmu Eiropai un citas iniciatīvas, piemēram, Plānu nozaru sadarbībai prasmju jomā un Digitālo prasmju un darbvietu koalīciju, kas veicina sadarbību starp arodbiedrībām, mācību iestādēm un privātā sektora dalībniekiem, lai prognozētu, noteiktu un risinātu prasmju neatbilstības problēmu;

12. atzinīgi vērtē to, ka autorūpniecība ir viena no sešām izmēģinājuma plānu jomām, kurai pieejams finansējums no Plāna nozaru sadarbībai prasmju jomā "Erasmus+" programmas ietvaros;

13. aicina Komisiju nākt klajā ar starpposma novērtējumu par autobūves nozarē uzsāktajiem prasmju veidošanas projektiem, tostarp trīsgadīgo *SKILLFULL* pētniecības projektu un *GEAR 2030* augsta līmeņa grupas sniegtajām rekomendācijām; uzskata, ka *SKILLFULL* projekta rezultāti ļaus novērtēt to, cik atbilstošas ir pašlaik spēkā esošās mācību un kvalifikācijas prasības autotransporta vadītājiem, jo īpaši ņemot vērā jaunās profesijas/iemaņas;

14. aicina dalībvalstis nevis reaģēt uz konkrētām problēmām, bet gan proaktīvi rīkoties saistībā ar digitalizāciju un, balstoties uz tehnoloģiju neitralitātes principu, pieņemot visaptverošus un stratēģiskus lēmumus, lai pēc iespējas palielinātu iespējamus ieguvumus, kā arī strādāt pie tā, lai vienotos par ES līmeņa pieeju attiecībā uz galvenajiem jautājumiem;

15. uzsver, ka lietotājiem un patērētājiem var būt liela loma transporta pārejas sekmēšanā, un aicina Komisiju un dalībvalstis uzlabot pārredzamību un attiecīgo datu publisku pieejamību, lai veicinātu sabiedrības izpratni un ļautu patērētājiem izdarīt apzinātu izvēli;

Pāreja, balstoties uz progresu pētniecībā un inovācijā

16. uzsver, ka Eiropa ieņem vadošo vietu pasaulē gan ražošanas, gan transporta darbību jomā un norāda, ka ir ārkārtīgi svarīgi, lai Eiropas transporta nozare turpinātu attīstīties, investēt, īstenot inovācijas un atjaunoties ilgtspējīgi, tādējādi saglabājot tās līderpozīcijas tehnoloģiju jomā un konkurētspējīgo stāvokli;

17. atgādina par pamatmērķi izveidot vienotu Eiropas transporta tīklu bez šķēršļiem, kurā, izmantojot efektīvu komodalitāti, katram transporta veidam ir sava vieta un arvien pieaugoša transporta veidu savstarpējā mijiedarbība, un tādēļ aicina dalībvalstis izveidot piemērotu un uz stimuliem balstītu vidi, lai padarītu transporta veidus efektīvākus, kā arī novērst pastāvošos šķēršļus, piemēram, nevajadzīgu birokrātiju;

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

18. atgādina, ka ilgtspējīgas inovatīvas transporta tehnoloģijas un mobilitātes risinājumi būs nepieciešami, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un ierobežotu klimata pārmaiņas un oglekļa dioksīda emisijas, mazinātu gaisa piesārņojumu un sastrēgumus, un uzsver, ka ir vajadzīgs inovāciju stimulējošs Eiropas līmeņa tiesiskais regulējums; šajā sakarībā aicina nodrošināt lielāku finansējumu savstarpēji labāk saistītai starpnozaru pētniecībai un izstrādei saistībā ar satiklotiem un bezvadītāja transportlīdzekļiem, dzelzceļa un autoceļu infrastruktūras elektrifikāciju, alternatīvām degvielām, transportlīdzekļu konstrukciju un izgatavošanu, tīklu un satiksmes pārvaldību, kā arī viedās mobilitātes pakalpojumiem un infrastruktūru, vienlaikus neatstājot novārtā jau esošās sistēmas citās nozarēs; norāda, ka šīm svarīgākajām inovācijām būs vajadzīgi dažādi rūpnieciskās zinātnības veidi, ja tās grib izstrādāt efektīvi; šajā sakarībā norāda, ka sadarbīgi, automatizēti un satikloti transportlīdzekļi var padarīt Eiropas rūpniecību konkurētspējīgāku un samazināt enerģijas patēriņu un transporta radītās emisijas, kā arī mazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu; tādēļ uzsver, ka infrastruktūras prasības būtu jānosaka tā, lai nodrošinātu šo sistēmu drošu darbību;

19. norāda, ka, lai sekotu tehnoloģiju attīstībai, Eiropas iedzīvotājiem sniegtu iespējami labākos transporta un mobilitātes risinājumus un vienlaikus nodrošinātu, ka Eiropas uzņēmumi var saglabāt un uzlabot savu konkurētspēju, Eiropai ir vajadzīgs labāks satvars kopīgai rīcībai transporta pētniecības un inovācijas jomā; uzskata, ka vērienīgus mērķus attiecībā uz mūsu transporta sistēmām nākotnē var sasniegt tikai tad, ja jaunas idejas un koncepcijas tiek izstrādātas, pārbaudītas un īstenotas ciešā sadarbībā ar politikas un reglamentējošām programmām;

20. prasa sniegt turpmāku pārredzamu finansiālo atbalstu pētniecībai, inovācijai un apmācībai, kā tas notika saistībā ar pārdomātas specializācijas stratēģijām, kuru gadījumā ar Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansējumu tika sniegts atbalsts tādās jomās kā dzinēji vai intelektiskās transporta sistēmas;

21. atgādina, ka ES finansējums nākamajā daudzgadu finanšu shēmā 2021.-2027. gadam būs svarīgs, lai pabeigtu pārrobežu infrastruktūras izveidi un novērstu šaurās vietas Eiropas transporta tīkla (TEN-T) pamatkoridoros, kā arī norāda, ka infrastruktūras finansējums sekmē privātās un publiskās investīcijas augstas kvalitātes un ilgtspējīgos transporta pakalpojumos un tehnoloģijās; tādēļ aicina nodrošināt finansējumu no nākamās daudzgadu finanšu shēmas, lai veicinātu nākotnes transporta sistēmu, pakalpojumu un digitālo risinājumu ātru izstrādi un ieviešanu;

22. uzsver, ka būtu jāmazina finansiālie šķēršļi un jāvienkāršo piekļuve finansējumam, jo birokrātija un administratīvās izmaksas proporcionāli vairāk ietekmē mazos un vidējos uzņēmumus, kam trūkst prasmju un spēju; aicina Komisiju uzraudzīt, vai dalībvalstu publiskajos iepirkumos viedā transporta infrastruktūras jomā tiek ievērotas prasības par MVU uzlabotu piekļuvi, kas paredzētas Direktīvā 2014/24/ES par publisko iepirkumu;

23. norāda, ka Eiropā ir jāuzlabo inovāciju ekosistēma, sākot no pamattehnoloģiju pētniecības līdz izpētei jauno pakalpojumu un uzņēmējdarbības modeļu jomā, kas veicina sociālo inovāciju (pēc plašas ieviešanas tirgū); uzsver, ka valsts atbalsts inovāciju ekosistēmai jākoncentrē uz jomām, kur nav tirgus atbalsta pētniecībai un inovācijām, uz inovācijai labvēlīgiem politikas virzieniem, sekmējot Eiropas standartizāciju un regulējumu, un uz finanšu instrumentiem, ar kuriem veicināt privātā sektora investīcijas inovācijā;

24. konstatē, ka ES līmeņa pētniecībai, jo īpaši izmantojot programmu "Apvārsnis 2020", būs izšķiroša nozīme rezultātu sasniegšanā, kā to apliecina tādas publiskā un privātā sektora partnerības kā kopuzņēmums "Kurināmā elementi un udeņradis" un Eiropas "Zaļo automobiļu" iniciatīva, un aicina izveidot īpašu publiskā un privātā sektora partnerību satiklotai un automatizētai braukšanai; atbalsta Komisijas darbu Eiropas akumulatoru alianses izveidē un aicina turpināt finansiālu atbalstu ilgtspējīgu akumulatoru un akumulatoru elementu ražošanas un pārstrādes attīstībai nākotnes mazemisiņu un bezemisiņu transportlīdzekļiem un īstenot pasaules mēroga godīgas tirdzniecības pieeju, importējot tādus materiālus kā litijs un kobalts, jo šo tehnoloģiju attīstībai būs galvenā nozīme tīras un ilgtspējīgas mobilitātes nākotnē;

25. uzsver, cik svarīgi ir izstrādāt konsekventas ekonomikas un rūpniecības attīstības stratēģijas, kuru mērķi, piemēram, turpināt palielināt mazemisiņu transportlīdzekļu ražošanu un izmantošanu, ir saskaņoti ar resursu attīstīšanu šo mērķu sasniegšanai, ar to saprotot infrastruktūru un ar šo transportlīdzekļu izmantošanu saistītas sastāvdaļas, piemēram, akumulatorus — arī šim aspektam Komisijai un dalībvalstīm būtu jāpievērš uzmanība, nosakot mērķi izstrādāt ES stratēģiju akumulatoru ražošanai; uzsver, ka liela nozīme ir stimuleim ražotājiem un ieviešanai tirgū, lai samazinātu izmaksas;

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

26. atzinīgi vērtē to, ka Komisija jau paredzējusi saikni ar aprites ekonomiku, īpašu uzmanību pievēršot gan mazā daudzumā pieejamiem materiāliem, gan akumulatoriem; šajā sakarībā mudina Komisiju turpināt novērtēt akumulatoru ražošanas un pārstrādes ietekmi uz vidi, lai iegūtu pilnīgu priekšstatu par to, kāda ir ar akumulatoriem darbināmu elektrotransportlīdzekļu ietekme uz vidi un tā būtu vieglāk salīdzināt dažādu piedziņas sistēmu ilgtspēju visā aprites ciklā;

27. uzsver iespējamās priekšrocības, ko sniedz transportlīdzekļu akumulatoru turpmāka izmantošana, piemēram, tādās jomās kā viedie tīkli un viedie uzglabāšanas risinājumi mājokļos, un aicina Komisiju un dalībvalstis atbalstīt pētījumus un izmēģinājuma projektus šajā jomā, izmantojot finansēšanas shēmas;

28. atbalsta digitālo tehnoloģiju plašāku izmantošanu principa "piesārņotājs maksā" īstenošanā, piemēram, elektronisku nodevu un brauciena maksas iekasēšanu atkarībā no transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem; atzinīgi vērtē Komisijas pamatnostādnes pilsētām par transportlīdzekļu pilsētpiekluves regulēšanu (UVAR); tomēr uzsver, ka Eiropas līmenī ir jādara vairāk, lai novērstu Eiropas vienotās transporta telpas sadrumstalotību; šajā sakarībā norāda uz to, cik svarīgi ir finansēt transporta infrastruktūras projektus un veikt nozīmīgas investīcijas pēc iespējas ekoloģiski atbildīgākās degvielās ar zemu oglekļa saturu, lai veicinātu transporta sistēmas pārveidi, kā arī lai nodrošinātu enerģijas un transporta aktīvu integrāciju kā līdzekli paātrinātai pārejai uz ilgtspējīgāku energoresursu struktūru; saistībā ar ES finansējumu transporta nozarei uzskata, ka vienam no projektu atbilstības kritērijiem vajadzētu būt tam, cik lielā mērā ar tiem palīdz sasniegt mērķus klimata jomā;

29. atgādina par ES saistībām cīņā pret klimata pārmaiņām saskaņā ar Parīzes nolīgumu, ANO Ilgtspējīgas attīstības programmu 2030. gadam un klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam; atzinīgi vērtē jau pieņemtos pasākumus, piemēram, vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētās pasaules mēroga testa procedūras (WLTP) testa ciklu, kā arī noteikumu kopumus par emisijām reālos braukšanas apstākļos (RDE), kuru mērķis ir samazināt plaisu starp izvirzītajiem dekarbonizācijas mērķiem un reālas braukšanas emisijām; prasa, lai Komisija uzraudzītu šo pasākumu efektivitāti un, ja vajadzīgs, ierosinātu papildu uzlabojumus; uzskata, ka WLTP ir pareiza virzība attiecībā uz vieglo automobiļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju mērīšanu;

30. norāda, ka informācijas sniegšana patērētājiem par pasažieru transportlīdzekļiem ir ļoti svarīga transporta dekarbonizācijas paātrināšanai, un tāpēc aicina uzlabot, padarīt uzticamāku un labāk pieejamu informāciju par transportlīdzekļu emisijām un degvielas patēriņu, tostarp izmantojot standartizētu, labi saskatāmu un skaidru transportlīdzekļu marķējumu, lai patērētāji varētu izdarīt apzinātu izvēli un lai veicinātu uzņēmumu un privātpersonu attieksmes maiņu par labu ekoloģiski tīrakai mobilitātei; uzsver, ka precīzāka informācija arī atvieglos un dos iespēju valstu, reģionu un pilsētu iestādēm veikt videi draudzīgu publisko iepirkumu; atzinīgi vērtē Komisijas lēmumu (ES) 2017/948⁽¹⁰⁾, vienlaikus aicinot Komisiju apsvērt iespēju pārskatīt Automobiļu marķēšanas direktīvu 1999/94/EK⁽¹¹⁾;

31. norāda uz pašlaik pastāvošiem finansiāliem un nefinansiāliem šķēršļiem, ar ko patērētāji saskaras mazemisiju transportlīdzekļu iegādē; atgādina, ka galalietotāju atbalsts mazemisiju transportlīdzekļiem ir lielā mērā atkarīgs no visaptverošas un pārrobežu infrastruktūras pieejamības un piekļūstamības; šajā sakarībā atzinīgi vērtē esošās privātās un publiskās iniciatīvas, lai lietotājiem būtu viesabonēšanas iespēja starp uzlādes infrastruktūras operatoriem; aicina Komisiju un dalībvalstis veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai atvieglotu viesabonēšanu un uzlādes infrastruktūras pieejamību Eiropā; aicina Komisiju vairāk atbalstīt dalībvalstu centienus paplašināt alternatīvo degvielu infrastruktūru, lai cik drīz vien iespējams nodrošinātu tās ES mēroga pārklājumu;

32. uzskata, ka nolūkā paātrināt mazemisiju degvielu ienākšanu tirgū un pilnībā izmantot to devumu klimata labā ir jārada stimuli to izmantošanai un atbilstošu transportlīdzekļu izstrādei; tomēr atgādina, ka Parīzes nolīguma ievērošanas nolūkā ap gadsimta vidu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas no transporta neatlaidīgi jācensas samazināt līdz nulles līmenim; uzsver, ka Eiropas autotransporta nozari nevarēs pārveidot virzību uz ekoloģisku un ekonomisku ilgtspēju, ja tehnoloģiju jomā tiks turpināta pieeja, ka viens risinājums der visiem, un tāpēc ir nepieciešama pāreja uz patiesi tehnoloģiski neitrālu piedziņas sistēmu novērtējumu saistībā ar tādu nākotnes transportlīdzekļu izstrādi, kas atbilst dažādām mobilitātes vajadzībām; uzsver starpnozaru centienu nepieciešamību, lai paātrinātu ieguldījumus mazemisiju degvielu infrastruktūrā, kas ir priekšnosacījums alternatīvas piedziņas transportlīdzekļu plašākai ieviešanai un attīstībai;

⁽¹⁰⁾ OVL 142, 2.6.2017., 100. lpp.

⁽¹¹⁾ OVL 12, 18.1.2000., 16. lpp.

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

33. uzsver, ka "tīro" transportlīdzekļu direktīvas⁽¹²⁾ potenciāla pilnīgai īstenošanai ir jāņem vērā pašvaldību un reģionālo iestāžu vajadzības un tām pieejamie resursi, jo īpaši saistībā ar sarežģītību un administratīvo slogu;

34. atzinīgi vērtē Komisijas apņemšanos līdz 2018. gada 2. maijam iesniegt likumdošanas priekšlikumu par smagdarba transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņa standartiem, kam vajadzētu būt vērienīgam, reālam un balstītam uz datiem, kas apkopoti ar Transportlīdzekļu enerģijas patēriņa aprēķināšanas rīku (VECTO), lai nodrošinātu saskaņotus tiesību aktus par smagdarba transportlīdzekļiem; uzsver, ka VECTO ātri un regulāri jāatjaunina, lai savlaicīgi un precīzi varētu ņemt vērā jaunās tehnoloģijas transportlīdzekļu efektivitātes uzlabošanai;

35. uzsver, ka smagdarba transportlīdzekļiem izvirzāmajam CO₂ emisiju līmenim jābūt saskaņotam ar nākotnes mērķiem samazināt piesārņojošo vielu emisijas, piemēram, atbilstoši Euro 7 normai, kā arī prasībām, kas noteiktas Direktīvā (ES) 2015/719 par svāriem un izmēriem⁽¹³⁾;

36. atgādina par atbaidošajiem eksperimentiem par dūmu iedarbību uz cilvēkiem un pērtiķiem, ko veica Eiropas Pētniecības grupa par vides un veselības aizsardzības jautājumiem transporta nozarē (EUGT), kas ir lielāko autoražotāju finansēta struktūra; atgādina, ka šis nav pirmais šāda veida skandāls saistībā ar automobiļu rūpniecību; aicina, lai visas pētniecības darbības, uz kuru informāciju pašlaik ES politikas veidotāji, būtu pilnīgi neatkarīgas no autobūves nozares, tostarp finansējuma un apakšlīgumu slēgšanas aspektā;

Transporta pāreja, kas dotu labumu visiem lietotājiem

37. uzsver, ka savienojamībai starp autonomiem transportlīdzekļiem, starp transportlīdzekļiem un infrastruktūru, starp transportlīdzekļiem un gājējiem, kā arī pašu tīklu, ir jāklūst par svarīgāko ilgtermiņa mērķi, lai nodrošinātu netraucētu satiksmes plūsmu; tādēļ aicina Komisiju risināt jautājumus par datu izmantošanu un pārvaldību, jo īpaši uzsverot datu aizsardzības aspektus, un novērtēt visus iespējamus datorizētās projektēšanas (CAD) tehnoloģiju lietojumus, kuri paredz augstu autonomijas līmeni un sniedz pakalpojumus ar pievienoto vērtību; uzsver, ka ir jāattīsta telekomunikāciju un satelītu infrastruktūra, lai nodrošinātu labākus pozicionēšanas un sakaru pakalpojumus starp transportlīdzekļiem un infrastruktūru, un aicina Komisiju noteikt, kur un kad esošā transporta infrastruktūra jāaskaņo ar viedtransporta infrastruktūras standartiem;

38. norāda, ka autonomai braukšanai un ekoloģiski tīriem transportlīdzekļiem būs vajadzīga integrēta infrastruktūras plānošana un investīcijas, lai aprīkotu ceļus ar vajadzīgo telesakaru un uzlādes infrastruktūru, piemēram, elektrotransportlīdzekļu vajadzībām, kā arī lai nodrošinātu kvalitatīvus ceļa datus, piemēram, augstas izšķirtspējas digitālās kartes, un pilnībā sadarbspējīgas borta iekārtas; aicina Komisiju un dalībvalstis sekmēt investīcijas, finansējot inovatīvu un ilgtspējīgu transporta infrastruktūras modernizāciju;

39. atgādina Komisijai, ka nolūkā panākt pienācīgu transporta satiklotību un pareizu pārvaldību attiecībā uz drošību, signalizāciju, automatizāciju, digitālām iespējām patērētājiem un drošu datu pārvaldību, ir pēc iespējas ātrāk jānodrošina pilnīgs 5G pārklājums dzelzceļa, autoceļu un iekšējo ūdensceļu TEN-T koridoros; aicina attīstīt viedo ceļu projektus un veidot viedus transporta koridorus; uzskata, ka galvenie ceļi jāaprīko ar ir optiskās šķiedras, bezvadu un 5G bāzes staciju iekārtām;

40. atgādina, ka svarīgākajam mērķim vajadzētu būt tam, lai satiksmes negadījumos uz Eiropas ceļiem vairs nebūtu bojāgājušo, un uzsver nepieciešamību nodrošināt veco un jauno transporta veidu drošu līdzāspastāvēšanu, turklāt šo pāreju var atvieglot, ja noteiktas autovadītāju palīdzības sistēmas tiktu uzstādītas obligāti un tiktu nodrošināta pienācīga infrastruktūra; aicina Komisiju veikt rūpīgu un tehnoloģiski neitrālu novērtējumu par to, kādu ietekmi uz drošību rada automatizētu sistēmu izmantošana, īpašu uzmanību pievēršot visaptverošam novērtējumam par ietekmi uz drošību visās multimodālās transporta sistēmās;

⁽¹²⁾ OVL 120, 15.5.2009., 5. lpp.

⁽¹³⁾ OVL 115, 6.5.2015., 1. lpp.

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

41. uzsver, ka vēl arvien nav sasniegti mērķi par bojāgājušo un smagi ievainoto personu skaita samazināšanu ceļu satiksmes negadījumos un ka tāpēc Eiropas transporta politika būtu jāvērs uz šo mērķu sasniegšanu; uzsver, cik svarīgi ir atbilstoši tiesību akti drošības jomā, lai panāktu lielāku drošību autotransporta nozarē; atgādina Komisijai un dalībvalstīm, ka visā ES ir jānodrošina atbilstoši stāvvietu un atpūtas apstākļi, lai tā samazinātu negadījumu un tajos cietušo skaitu uz Eiropas ceļiem;

42. norāda, ka satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu attīstību lielākoties veicina tehnoloģija; tāpēc aicina pētīt un atzīt tās sociālo ietekmi un uzskata, ka ir jānodrošina, lai satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu ieviešana būtu pilnībā saderīga ar sociālajām, cilvēciskajām un vides vērtībām un mērķiem; uzsver, ka pēc negadījuma ar vienu vai vairāku automatizētu transportlīdzekļu iesaisti jābūt skaidrībai par atbildīgo, turklāt neatkarīgi no tā, vai tas (tie) ir programmatūras uzņēmums(-i) transportlīdzekļa ražotājs(-i), vadītājs(-i) vai apdrošināšanas sabiedrība(-as);

43. uzsver, ka šīs plānotās izmaiņas nedrīkst mazināt sociālo iekļaušanu un savienojamību dalībvalstīs un teritorijās, kur mobilitātes jomā ir trūkumi; norāda uz nepieciešamību uzlabot tīkla jaudu, izmantot pastāvošo tīkla infrastruktūru un nākotnē gaidāmās būtiskās inovācijas, lai veicinātu digitālo tehnoloģiju dziļāku integrāciju un novērstu savienojamības jomas lielās atšķirības gan starp dalībvalstīm, gan starp pilsētām un lauku, centrāliem un attāliem apgabaliem, attiecībā uz kuriem būtu jāizstrādā vairāki specifiski risinājumi, balstoties uz koordināciju starp publisko un privāto sektoru un ar to atbalstu; uzsver, ka tradicionālajiem transporta veidiem, piemēram, autobusiem, joprojām ir būtiska nozīme attālos un kalnainos apvidos, un tos nedrīkst neņemt vērā šajā procesā; atgādina par gūto pieredzi vairākās ES valstīs, ka kolektīvā un sabiedriskā transporta tīklu strukturēšana saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību līgumiem, ar kuriem apvieno peļņu nesošus un nenesošus maršrutus, var nodrošināt optimālus rezultātus iedzīvotājiem un publiskajām finansēm, kā arī konkurenci tirgū;

44. atgādina par nepieciešamību dot priekšroku kolektīviem un drošākiem transportlīdzekļiem kravu pasažieru pārvadāšanai galvenajos pārrobežu koridoros un lielpilsētās, lai samazinātu piesārņojumu, satiksmes sastrēgumus un cietušo skaitu, kā arī aizsargātu iedzīvotāju un satiksmes dalībnieku veselību;

45. aicina Komisiju un dalībvalstis veicināt tādas ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus (*SUMP*) un ilgtspējīgas lauku mobilitātes plānus (*SRMP*), kas ir pamatoti ar sabiedrības interesi, kuros integrē visus jaunus transporta veidus, ar kuriem atbalsta multimodālu transporta sistēmu pasažieriem, uzlabo mobilitāti un pakalpojumu kvalitāti iedzīvotājiem, tostarp gados vecākiem cilvēkiem un cilvēkiem ar invaliditāti, nodrošinot viņiem alternatīvas un internalizējot vai samazinot veselības un ārējās vides izmaksas pilsētās, kā arī veicinot tūrisma; norāda, ka ar šādiem plāniem būtu jāveicina to iedzīvotāju iekļaušana, līdzdalība un nodarbinātība, kuri dzīvo attālos rajonos, lai cīnītos pret lauku teritoriju depopulācijas draudiem, uzlabotu pieejamību un saziņu ar nomaļiem apgabaliem un pārrobežu reģioniem; uzsver, ka lauku mobilitāte būtiski atšķiras no pilsētu mobilitātes ne tikai attiecībā uz attālumiem un sabiedriskā transporta pieejamību, bet arī attiecībā uz vides un ekonomiskajiem faktoriem, piemēram, zemāku piesārņotāju emisiju spiedienu uz vidi, zemākiem vidējiem ienākumiem un lielākiem šķēršļiem investīcijām infrastruktūrā;

46. norāda, ka mācības, kas gūtas saistībā ar iepriekšējiem un pašreizējiem projektiem, piemēram, darba programmu transporta jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un projektu par ilgtspējīgu dalītu mobilitāti apvienojumā ar sabiedrisko transportu Eiropas lauku apvidos (*SMARTA*), veido elementus viedo ciematu izveidei, tostarp efektīvākai un viedākai loģistikai no nosūtītāja līdz saņēmējam, inovatīvai mobilitātes kā pakalpojuma (*MaaS*) koncepcijai, nākamās paaudzes viedā transporta infrastruktūrai, satīklotam un automatizētam transportam un viedai mobilitātei pilsētvidē (transporta no pilsētām un uz tām);

47. uzsver, ka mobilitāte aizvien vairāk tiek uzskatīta par pakalpojumu un šajā sakarā par iespējamu būtu jāpadara arvien plašāka netraucēta pārrobežu multimodāla pārvietošanās “no durvīm līdz durvīm”, un tādēļ aicina dalībvalstis padarīt pieejamus multimodālu ceļojumu informācijas un rezervēšanas pakalpojumus ar reāllaika informāciju, un aicina Komisiju līdz 2018. gada beigām iesniegt tiesību akta priekšlikumu par multimodālu pasažieru tiesībām; uzskata, ka šādi jauni transporta pakalpojumi būtu, piemēram, ceļa nodevu iekasēšanas sistēmu nolūkā, jāvērtē kā transporta veids, kas ir ja ne labāks, tad vismaz tikpat labs kā personīgā transportlīdzekļa lietošana, un šādu jaunu pakalpojumu attīstību nedrīkstētu kavēt likumdošanas šķēršļi;

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

48. aicina Komisiju popularizēt pašreizējo valsts un vietējā līmeņa regulatīvo paraugpraksi, kas integrētu jaunus un tradicionālos mobilitātes veidus, ar ko atbalstītu patērētāju izvēles, padarītu multimodālu informāciju un biļešu pārdošanas pakalpojumus pieejamus patērētājiem un mudinātu izmantot nevis privāto, bet sabiedrisko transportu, vai arī atbalstītu sadarbības transporta ekonomikas piedāvājumus, kas dotu impulsu un vajadzīgo atbalstu ilgtspējīga tūrisma un vides un kultūras mantojuma veicināšanai, jo īpaši dodot priekšroku MVU un koncentrējoties uz dalībvalstīm un teritorijām, kurās ir mobilitātes trūkumi;

49. atgādina, ka ceļošana ir viena no nozarēm, kuras visvairāk skārusi digitalizācija, un ka šī jaunā un ietekmīgākā digitālā vide dod iespēju patērētājiem uzņemties aktīvāku lomu, veicot meklēšanu, iegādājoties, rezervējot un apmaksājot savus ceļojumus; uzsver, ka ir jāpanāk spēkā esošo noteikumu īstenošana, ar kuriem nodrošina pārredzamību un neitralitāti, lai patērētāji varētu izdarīt informētu izvēli, pamatojoties uz uzticamu informāciju;

50. norāda uz to, cik svarīgi ir mobilitāti vadīt; uzskata par svarīgu, lai cilvēki tiktu mudināti pieņemt ilgtspējīgas mobilitātes ieradumus ar ekonomiskiem stimuliem, kā arī veicinot izpratni par atsevišķu transporta veidu ietekmi uz vidi un koordinējot un attīstot transporta pakalpojumus ar zemu oglekļa emisiju, piemēram, sabiedrisko transportu, kā arī attīstot vai uzlabojot infrastruktūru videi draudzīgai mobilitātei (iešana ar kājām, riteņbraukšana utt.), lai cilvēkiem dotu alternatīvu autotransportam; norāda uz nepieciešamību finansēt projektus, lai sekmētu vietējo un reģionālo mobilitāti ar zemām oglekļa dioksīda emisijām, piemēram, pilsētas velosipēdu sistēmas;

51. aicina Komisiju veicināt efektīvus un videi draudzīgus loģistikas risinājumus, lai labāk tiktu galā ar paredzamo arvien lielāko kravu pārvadājumu pieprasījumu, optimālāk izmantojot transportlīdzekļu kravas ietilpību un samazinot tukšā braucošu vai daļēji piekrautu kravas automobiļu skaitu; aicina Komisiju veicināt centienus paātrināt multimodālo pāreju un veicināt multimodālas platformas, lai koordinētu transporta pieprasījumu, kā arī aicina dalībvalstis izmantot elektroniskus transporta dokumentus kā standarta praksi visā Eiropā, lai samazinātu birokrātiju un administratīvo slogu un palielinātu efektivitāti;

52. uzsver nozīmīgo ieguldījumu, ko efektivitātes palielināšanai un degvielas taupīšanai kravas autopārvadājumu nozarē dotu braukšana saistītās kolonās un sevišķi garu kravas automašīnu izmantošana, un tādēļ aicina Komisiju un dalībvalstis īstenot Amsterdamas deklarācijas mērķus un izstrādāt stimulus, lai sevišķi garās kravas automašīnas tiktu izmantotas lielākā apmērā;

53. mudina Komisiju atbalstīt iniciatīvas, kas palīdz samazināt un novērst satiksmes sastrēgumus, nepārvirzot transporta apjomus uz alternatīviem ceļu posmiem, piemēram, labākās prakses piemērus saistībā ar maksu par satiksmes sastrēgumiem, kā arī sekmīgiem kravu novirzīšanas pasākumiem uz citiem transporta veidiem;

54. aicina Komisiju veikt padziļinātu novērtējumu par datu privātuma un atbildības jautājumiem, kas varētu rasties līdz ar automatizēto transportlīdzekļu attīstību;

55. ņem vērā sadarbīgās ekonomikas modeļu potenciālu uzlabot transporta sistēmas efektivitāti un mazināt nevēlamu satiksmes ārejo ietekmi, piemēram, sastrēgumus un emisijas; ievērojot subsidiaritātes principu, aicina iestādes apsvērt iespēju patiesi sadarbīgus transporta pakalpojumus pilnībā integrēt tradicionālajā transporta sistēmā, lai veicinātu pilnīgas un plūstošas ķēdes ceļošana un jaunu ilgtspējīgu mobilitātes veidu nodrošināšanu;

56. uzsver, ka sadarbīgās ekonomikas kontekstā vissteidzamāk ir jārisina jautājumi, kas saistīti ar patērētāju tiesību aizsardzību, atbildības sadalīšanu, nodokļiem, apdrošināšanas sistēmām, strādājošo sociālo aizsardzību (neatkarīgi no tā, vai viņi ir darbinieki vai pašnodarbinātie) un datu aizsardzību, un sagaida regulatīvus pasākumus šajās jomās; aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt, ka sadarbīgā ekonomika nerada negodīgu konkurenci, nekļūst par sociālā un fiskālā dempinga iemeslu un neaizstāj reglamentēto sabiedrisko transportu;

Ceturtdiena, 2018. gada 13. septembris

57. ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 20. decembra spriedumu lietā C-434/15 ⁽¹⁴⁾, uzskata, ka ir skaidri jānošķir vienkārša starpniecība ar tiešsaistes platformu palīdzību no transporta pakalpojuma sniegšanas; uzskata, ka pakalpojums nav informācijas sabiedrības daļa, ja darbība galvenokārt ir saistīta ar profesionālo pakalpojumu sniegšanu, kā arī visos gadījumos, kad tehnoloģiju platforma tieši vai netieši nosaka sniegtā pakalpojuma cenu, daudzumu vai kvalitāti;

58. aicina dalībvalstis veikt pasākumus, lai mazinātu risku un iespējamību, ka uzņēmumi, kas sniedz pakalpojumus sadarbigās ekonomikas ietvaros, izvairās no nodokļu maksāšanas, un pieprasīt, lai tie maksātu nodokļus tur, kur gūst peļņu un faktiski sniedz pakalpojumus;

o

o o

59. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.

⁽¹⁴⁾ Tiesas spriedums (virspalāta), 2017. gada 20. decembris, *Asociación Profesional Elite Taxi pret Uber Systems Spain SL*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.