



VELK UZ KOPĀBŪŠĀNU

20 GADUS ILGUSĪ *ON-LINE* ĒRA IEGRIEZUSIES JAUNĀ ATTĪSTĪBAS POSMĀ —
**TEHNOLOĢIJAS MUDINA CILVĒKUS ATKAL SATIKTIES, LAI ATRISINĀTU SADZĪVISKAS PROBLĒMAS
BEZ STARPNIEMIEM. TO SAUC PAR SADARBĪGO EKONOMIKU, UN TĀS
APJOMS EIROPĀ JAU SASNIEDZ DESMITIEM MILJARDU EIRO**

TEKSTS OSVALDS ZEBRIS



Cilvēku atvērtība + tehnoloģiju iespējas + pārmaiņas ekonomikā + rūpes par resursu izmantošanu = jauna pasaule ārpus korporācijām. Vienkāršāka, lētāka un strauji augoša. Latvija pagaidām vēl nogaida, cilvēku skepsi izaicina daži drosmīgākie — Ir Nauda aptaujātie sadarbīgās ekonomikas laiku «iezinātāji» atzīst, ka mūsu sabiedrība vēl tikai gatavojas tam, lai saprastu un pieņemtu jauno sociālekonomisko attiecību modeli, kurā, grozi, kā gribi, atslēgas vārds ir un paliek «uzticēšanās».

Jebkam reiz jātop nosauktam vārdā, jo, palicis bez savas zīmes, tas drīz izčākst. Jauns sākums parasti piedzīvo mokošus sava apzīmējuma meklējumus — nevienam jau nav īsti skaidra nedz šī jaunuma būtība tagad, nedz potenciāls. Līdzīgi ir ar pasauli pēdējos gados pārņēmušo sadarbīgo, sadarbošanās jeb dalīšanās ekonomiku, kurā cilvēki pašorganizējas savu prasmju un labumu sadalē bez starpniekiem un ārpus korporācijām.

Iespējams, taisnība ir sadarbīgās ekonomikas analītiķim Džeremijam Ovjangam (*Jeremiah Owyang*), kurš visiem šiem juceklīgajiem *shared, collaborative, peer-to-peer economy* apzīmējumiem drīz paredz vienu un vienkāršu vārdu — ekonomika. Jo pārmaiņas patiešām ir dziļas un fundamentālas, un saknes tām ir vismaz četras. Pirmkārt, cilvēki ir kļuvuši krietni atvērtāki, vēlas *on-line* komunikāciju pārveidot tiešā kontaktā un ir gatavi dalīties ar savu auto vai dzīvokli, ar savām prasmēm.

Otrkārt, tehnoloģijas ir radījušas neierobežotas iespējas ikvienam piedāvāt savu prasmi vai produktu ļoti plašam cilvēku lokam. Treškārt, daudziem pievilcīgāka šķiet strādāšana ārpus biroja, neatkarīgs savas darba ikdienas režīms. Un, ceturtkārt, aizvien vairāk cilvēku pievērš uzmanību patēriņa ierobežošanai.

LAIKS DRAUDZĒTIES

«Šobrīd mēs redzam tikai sīciņu, plāniņu aisberga daļiņu no tā, kas vēl nāks. Esam pašā sākumā,» sadarbīgajai ekonomikai veltītā dokumentālajā filmā *Shareconomy* saka Eiprila Rinne (*April Rinne*) no *Collaborative Lab*. Viņa paredz, ka aptuveni 40% no visiem strādājošajiem ASV jau 2020. gadā strādās ārpus



PIEMĒRS

Autolevi.lv satiekas auto īpašnieki, kuri grib nopelnīt, iznomājot savu auto, un auto īrnieki. Auto nomas cena atkarīga no auto markas, lieluma un izlaiduma gada, piemēram, 2015. gada *Hyundai i30* var iznomāt par 30 eiro dienā. Platforma strādā Latvijā, Igaunijā un Somijā. Attēlā: *Autolevi* idejas attīstītāji Latvijā Kaspars Purmalietis (pa kreisi) un Kaspars Salenieks

birojumiem un uzņēmumiem tā sauktajā *freelance* jeb ārštata režīmā.

Jā, no malas raugoties, dalīšanās ekonomikas «evaņģēlistu» runas šķiet mazliet romantizēta utopija — visi pēkšņi top brīvi no darba ikdienas uzliktiem rāmjiem, ikviens palīdz

ikvienam, bet merkantilās naudas attiecības aizvīrās šīs izrādes dibenplānā, par tām nav pat vērts runāt. Un tomēr. Kā liecina *PwC* veikts pētījums, sadarbīgās ekonomikas sektora ieņēmumi Eiropā 2015. gadā sasniedza 28 miljardus eiro. Eiropas lielākajās valstīs darbojas ap 300 aktīvu sadarbīgās ekonomikas platformu, dažas no tām spējušas pulcēt simtiem tūkstošu cilvēku, kuri no jauna ir atklājuši tiešas komunikācijas pieredzi. Un tas jau sen vairs nav stāsts tikai par *Uber* un *Airbnb*.

«Runa ir par cilvēku attiecībām, ne tik daudz par ēdienu,» filmā *Shareconomy* saka pavāre Sofija no uzņēmuma *Feastly*, kas cilvēkiem dažādās ASV pilsētās piedāvā pavāra pakalpojumu.



No malas raugoties, dalīšanās ekonomikas «evanģēlistu» runas šķiet mazliet romantizēta utopija. Un tomēr...

Šajā platformā apvienojušies vairāki simti tūkstošu cilvēku, kuriem ēdiena gatavošana ir hobijs, un tie, kuri pie pusdienu vai vakariņu galda labprāt iepazīstas, pavada laiku sarunās. «Kādam varbūt ir 10 000 sekotāju sociālajos medijos, taču šis cilvēks vakariņo viens pats. Cilvēki vēlas izveidot off-line saites,» *The New York Times* saka

Feastly dibinātājs Noa Karešs (*Noah Karesh*). Pēdējo piecu gadu laikā vairākas kopējas ēšanas platformas izaugušas arī Eiropā, īpaši populāras tās ir Nīderlandē, kur tikai vienā — *Shareyourmeal* — apvienojušies jau 55 tūkstoši ēdāju un pavāru. Līdzīgi kā citās sadarbīgās ekonomikas platformās, arī šeit vispirms reģistrējas abas puses — pavāri (apraksta savu piedāvājumu, cenas) un viņu potenciālie klienti, kuri var izraudzīties sev tuvāko, makam un garšai atbilstošāko ēdienu. Daži no šādiem uzņēmumiem piedāvā ēdiena pagatavošanu līdzņemšanai, citi aicina pusdienot vai vakariņot pie pavāra, atklājot ne tikai pavārmākslas, bet arī negaidītu tikšanos nestus pārsteigumus.

«PAVASARIS» VĒL JĀPAGAIDA

Jauneklīgajiem sadarbīgās ekonomikas uzņēmējiem Latvijā šāda mēroga cilvēku iesaiste pagaidām ir sapnis, un platformu veidotāji pacietīgi gaida lielo pārmaiņu cilvēku uztverē un attieksmē, vēlmē sadarboties. Trīs *Ir Nauda* aptaujāto uzņēmumu — *Piedarbs*, *Autolevi* un *Morethansharing* — veidotāji un vadītāji stāsta, ka Latvijā katrs spējusi sapulcināt dažus simtus cilvēku un nevienam no minētajiem šīs pagaidām nav pelnošs bizness.

Latvijā cilvēki ir atturīgāki pret iesaisti jaunās lietās, skepse pret dalīšanos ar savu auto vai mājokli daudziem saistīta ar ciešu pieķeršanos grūti sasniedzamām lietām, kas bija raksturīga padomju laikā. Atšķirības trāpīgi ilustrē igauņu veidotās auto īpašnieku un īrnieku tikšanās platformas *Autolevi* piemērs — Igaunijā tajā iesaistījušies un platformu aktīvi izmanto jau aptuveni 3000 auto lietotāju un iznomātāju (kopumā platformā reģistrējušies ap 12 tūkstošiem cilvēku), bet Latvijā aktīvo lietotāju ir aptuveni 230 (kopumā reģistrējušies ap 1000 cilvēku).

«Igaunijā ir daudz vairāk dalīšanās ekonomikas uzņēmumu, ir izveidota sava asociācija, un mūsu platforma Igaunijā jau ir pelnošs biznesa projekts,» stāsta Kaspars Purmalietis, viens no *Autolevi* vadītājiem Latvijā. Viņaprāt, kaimiņvalstī izteiktāk jūtam «uzņēmējdarbības gars», ir vairāk vidēju un nelielu uzņēmumu, cilvēki ir atvērtāki.

Latvijā *Autolevi* strādā kopš pagājušā gada sākuma, un pirmā pieredze

SADARBĪGĀ EKONOMIKA, 3 KATEGORIJU DALĪBNIEKI



Pakalpojumu sniedzēji, kas piedāvā aktīvus, resursus, laiku un/vai prasmes — gan privātpersonas, gan uzņēmumi



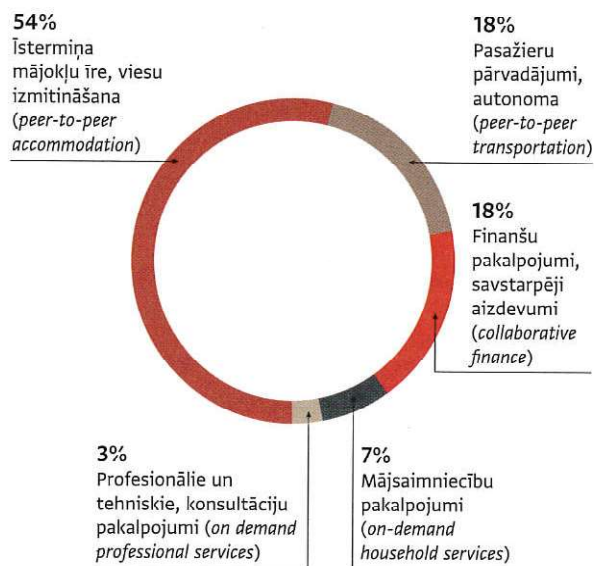
Starpnieki, kas ar tiešsaistes platformas starpniecību savieno pakalpojumu sniedzējus un lietotājus, kā arī atvieglo darījumus to starpā



Šo pakalpojumu lietotāji

AVOTS: EIROPAS SADARBĪGĀS EKONOMIKAS PROGRAMMA, EK ZIŅOJUMS, 2016

5 LIELĀKIE SEKTORI (PĒC DARĪJUMU APJOMA)



AVOTS: ASSESSING THE SIZE AND PRESENCE OF THE COLLABORATIVE ECONOMY IN EUROPE, PWC UK, 2016

liecina, ka aktīvākie autonomas izmantotāji ir ārvalstu tūristi, arī latvieši no ārvalstīm, kuriem šāds pakalpojums ir pazīstams. «Jānogaida daži gadi, līdz cilvēkiem jaunā pieeja būs saprotamāka,» saka Purmalietis. Viņš uzsver — tiem cilvēkiem, kuri no sava auto iznomāšanas gūst regulāru ienākumu, šī darbība ir jāreģistrē, lai ienākumi tiktu deklarēti un būtu samaksāti nodokļi.



Pašlaik nav īsti skaidrs, vai būtu jādeklarē nelieli ienākumi, piemēram, par instrumentu vai elektropreču iznomāšanu.

PAŠI SEV PRIEKŠNIEKI

«Potenciāls ir liels, to mēs jūtam, ņemot vērā, ka nekādas reklāmas mums nav bijis,» stāsta Latvijā pērn tapušās platformas *Piedarbs* veidotāji Lilija Apine un Jānis Ušča. *Piedarbs* pulcē visdažādāko darbu darītājus, amatu pratējus un tos, kuriem vajadzīgi mājsaimniecības pakalpojumi.

Ideja par *Piedarbu* Lilijai un Jānim radusies, studējot vides zinātņu un ilgtspējīga patēriņa jautājumus. *Piedarbam* līdz šim ir izdevies sapulcināt 550 dalībnieku, kur pasūtītāji ir ap 30%, bet lielākā daļa piedāvā savus pakalpojumus. Vispopulārākie pakalpojumi ir mantu pārvešana pārvākšanās brīžos, nelieli remontdarbi, arī mājokļu uzkopšana. Par darbu darītājiem pamazām krājas pakalpojumu pircēju atsauksmes. «Jauniešiem negribas būt darbā no deviņiem līdz pieciem. Cilvēki paši grib plānot savu laiku, un šādas platformas ir lielisks risinājums. Pieejamība lietām kļūst vērtīgāka par pašām lietām, jo auto tā īpašniekam ir vienlaikus gan vērtība, gan arī slogs,» saka Lilija. Jānis piebals: «Tā ir arī resursu efektīvāka izmantošana, domāšanas maiņa, kam pieslejas aizvien vairāk cilvēku.»

Jautāti par darījumu apmaksas veidu un nodokļu samaksu, Lilija uzsver, ka ienākumu guvēji tiek mudināti nodokļus maksāt un platformas veidotāji plāno saviem dalībniekiem izveidot vadlīnijas par nodokļu maksāšanas prasībām. Par platformas pakalpojumiem šobrīd maksā darbu darītāji, samaksājot dažus eiro par saņemto pasūtījumu. Samaksa par darbu notiek tiešā veidā starp pasūtītāju un pakalpojuma veicēju.

LAI IETAUPĪTU, LAI PELNĪTU

Pirms trim gadiem Latvijā izveidotā platforma *Morethansharing* ir dažādu lietu nomas punkts — te var tikt pie teleskopa, laivas, *PlayStation* vai citām mantām. Tā ir arī vieta, kur dalās ar prasmēm un zināšanām, piemēram, tiek piedāvātas maizes cepšanas meistarklases, mājaslapu veidošanas pamati.

Tas, ka mūsdienās emocionālā piesaiste «lietām» nav tik izteikta un

cilvēki labprāt lietas aizņemas, nevis pērk, iedvesmoja Latvijā dzīvojošo dāni Klausu Kastbergu Olsenu uzmeklēt domubiedrus, lai izveidotu vienkāršu nomas platformu internetā. Viņš uzsver, ka pasaulē aizvadīto desmit gadu laikā ir izkristalizējušies divi sadarbīgās ekonomikas uzņēmumu veidi — vieni, kuri jauno tendenci spējuši konvertēt lielos biznesa projektos, un otri, kuriem tuvāka ir dalīšanās ideja, nevis peļņa, ko tā potenciāli varētu nest. Par paša veidoto *Morethansharing* Olsens saka: «Šis nav paredzēts, lai pelnītu naudu, bet lai naudu ietaupītu.»

Morethansharing no citiem sadarbīgās ekonomikas piemēriem atšķiras ar to, ka platformas dalībnieki nekādā veidā neizmanto naudu. Par dalību

«Tā ir resursu efektīvāka izmantošana, domāšanas maiņa, kam pieslejas aizvien vairāk cilvēku»

platformā tiek piešķirts naudas aizstājējs — *MTS* monētas. Tās vajadzīgas, lai iznomātu šeit piedāvātās lietas vai izmantotu kādu no pakalpojumiem.

Šobrīd platformā ir nedaudz vairāk par 200 dalībniekiem, tā veidotājiem naudu pagaidām nepelna. *Morethansharing* veidotāji līdz šim nav ieguldījuši platformas popularizēšanā un nogaida, līdz cilvēki būs gatavi plašāk izmantot dalīšanos. «Cilvēki vēl šo lietu nezina, nepazīst. Tiklīdz kāda no šīm platformām kļūs ļoti populāra, tas aizies plašumā,» saka *Morethansharing* komandas dalībnieks Āris Birze.

LIKUMS KOPĀBRAUCĒJIEM

«Tradicionālās» ekonomikas pārstāvju parastā atbilde uz jaunu konkurentu parādīšanos ir iespējami stingru regulēšanas prasību panākšana nacionālajos likumos, norādot uz nevienlīdzību, ko vieni uzņēmēji izmanto attiecībā pret citiem. Latvijā spilgtākā sadursme līdz šim bijusi starp taksometru uzņēmumiem un divām sadarbīgās ekonomikas plat-



PIEMĒRS

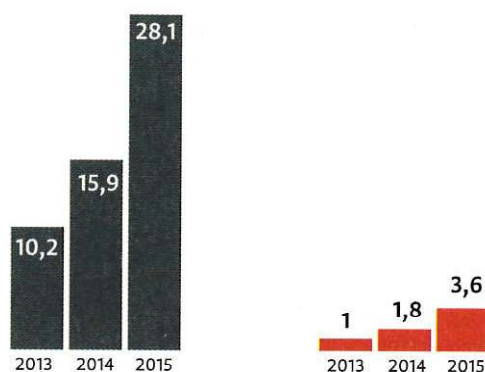
Piedarbs.lv satiekas darbu darītāji un pasūtītāji. Pasūtītājs ievada uzdevumu, ziņā par to automātiski nonāk pie tuvākajiem darītājiem, kuri var pieteikties uzdevuma izpildei. Pasūtītājs izvēlas vienu no tiem, samaksa par pakalpojumu tiek veikta bez platformas starpniecības. Attēlā: platformas *Piedarbs* veidotāji Lilija Apine un Jānis Ušča

formām pasažieru pārvadājumu jomā — *Uber* un *Taxify*.

Rīga ir viena no nedaudzajām pilsētām Eiropā, kur stingra nozares regulējuma dēļ aizvien vēl nav sastopams visā pasaulē pazīstamais *Uber* — tas strādā gandrīz 600 pilsētās visā pasaulē, arī Tallinā un Viļņā. Pēc ilgas


SADARBĪGĀS EKONOMIKAS APJOMS EIROPĀ

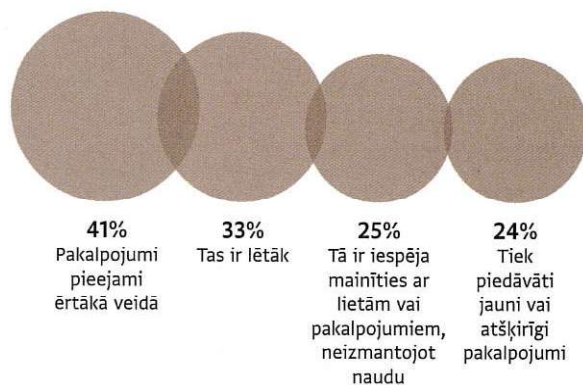
 DARĪJUMU APJOMS,
MILJARDOS EIRO

 PLATFORMU IEŅĒMUMI,
MILJARDOS EIRO


AVOTS: ASSESSING THE SIZE AND PRESENCE OF THE COLLABORATIVE ECONOMY IN EUROPE, PWC UK, 2016

GALVENIE IEGUVUMI NO SADARBĪGĀS EKONOMIKAS PLATFORMĀM

(Respondenti varēja sniegt divas atbildes)



AVOTS: FLASH EUROBAROMETER 438, TNS POLITICAL & SOCIAL, 2016

stīvēšanās maija sākumā Saeima pirmajā lasījumā apstiprināja izmaiņas Autopārvadājumu likumā, kas paredz ieviest kopbraukšanas pakalpojumu regulējumu. Pagaidām gan nav skaidrs, kādā redakcijā likums tiks pieņemts galīgajā lasījumā un vai tas patiešām ļaus šeit pilnvērtīgi strādāt kopbraukšanas platformām.

Igauņu *Taxify*, kas Latvijā strādā kopš 2014. gada, likuma nepilnību dēļ bija spiests savu darbības modeli mainīt, pārejot no kopbraukšanas risinājuma uz sadarbību ar taksometru uzņēmumiem. Šī ir viena no Latvijā populārākajām sadarbīgās ekonomikas platformām — lietotāju skaits šā

gada maijā sasniedza 160 tūkstošus cilvēku (aktīvie lietotāji ir aptuveni 50 tūkstoši). Tiesa, šo tikai daļēji var dēvēt par «sadarbīgu» biznesu, jo cilvēks ar savu privāto auto taksometra pakalpojumu piedāvāt pagaidām nevar. Ja kopbraukšanas regulējums tiks sakārtots, *Taxify* Latvijā ir gatavs piedāvāt iespēju cilvēkiem iziet mācības un izmantot platformu, lai ar savu auto veiktu pasažieru pārvadājumus, stāsta *Taxify* reģionālais vadītājs Latvijā Juris Krūmiņš.

Uber vadītājs Baltijas valstīs Enns Metsars (*Enn Metsar*) pagaidām nekommentē Saeimā pieņemtā likumprojekta detaļas, bet vienlaikus slavē Latvi-

jas politiķu apņemšanos sakārtot šo nozari: «Latvija ir nokļuvusi to valstu priekšgalā, kuras cenšas nodrošināt skaidrus noteikumus pakalpojumiem, kas palielina pasažieru izvēli un vienlaikus rada arī jaunas ekonomiskās iespējas iedzīvotājiem.» Ekonomikas ministrs Arvils Ašeradens pieņemto likumu sauc par kompromisu un uzsver, ka Latvija būs viena no pirmajām valstīm Eiropā, kas izstrādājusi skaidrus noteikumus kopbraukšanas uzņēmumiem. «Ieviešot jauno likumprojektu, Latvija apliecinās sevi kā inovācijām atvērtu valsti. Baltijas valstīm ir iespēja pirmajām sakārtot šo jomu un būt par paraugu citām Eiropas valstīm.»



PRIMĀRI – PATĒRĒTĀJU INTERESĒS

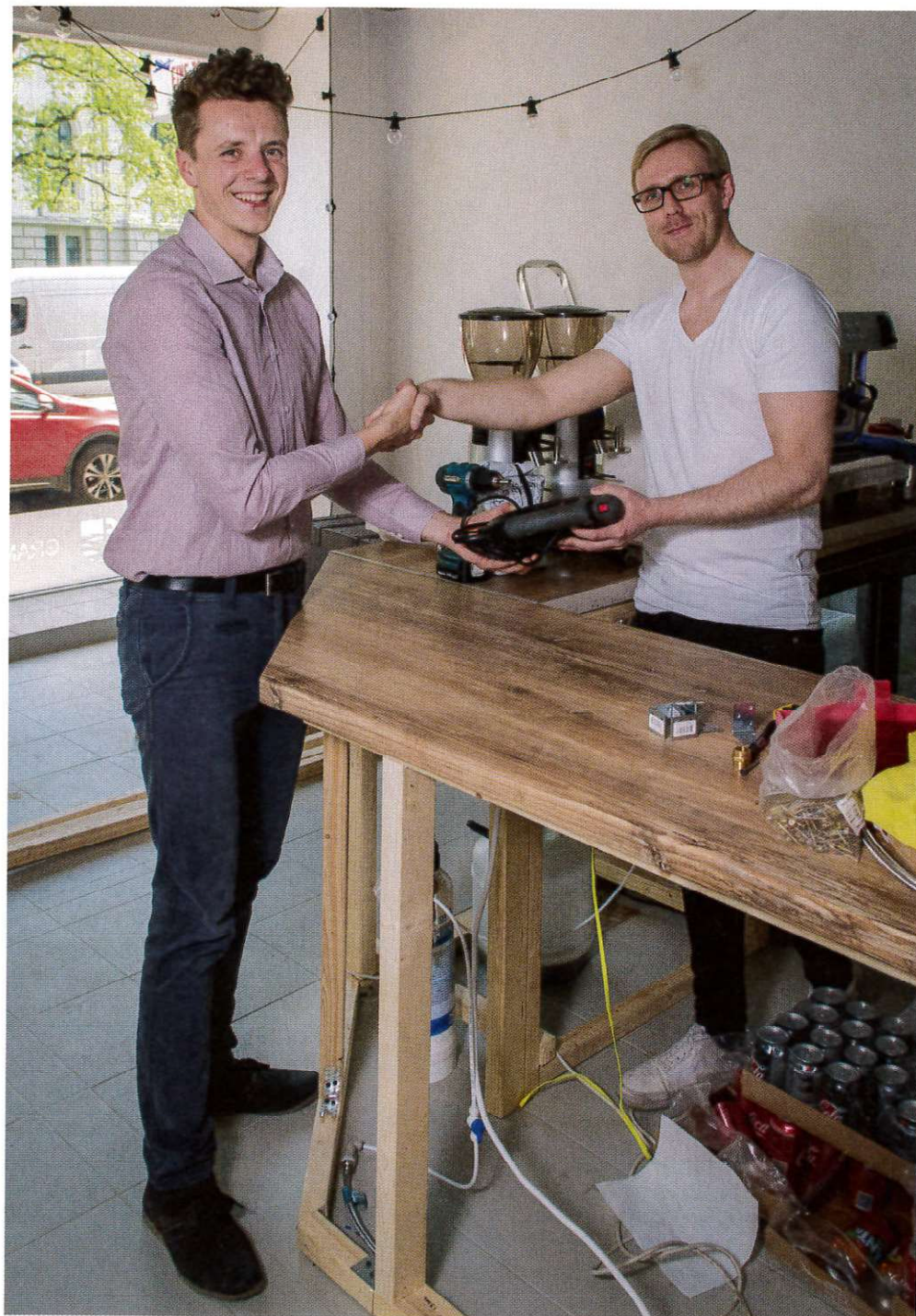
Komentējot likumu un uzraudzības piemērošanu jaunajām biznesa formām, advokātu biroja *Ellex Kļaviņš* partnere Līga Mervina saka — tehnoloģijas attīstās daudz ātrāk, regulējums tām cenšas sekot līdzi, taču aizvien krietni atpaliek. Līdzīgi ir ar sadarbīgo ekonomiku, kur ir daudz neskaidru jautājumu gan par to, kurā brīdī šāda dalīšanās no hobijs pārtop biznesā, kā pareizāk piemērojami nodokļi salīdzinoši nelieliem darījumiem, kā (un vai) nepieciešams uzraudzīt patērētāju tiesības, piemēram, pārbaudot produktu kvalitāti sadarbīgo pavāru gadījumā.

Eiropas Komisija (EK) pirms gada nāca klajā ar Eiropas Sadarbīgās ekonomikas programmu, kurā pieminētas tiesiskā regulējuma problēmas un ļoti atšķirīga attieksme dažādās ES dalībvalstīs, taču uzsvars programmā likts uz patērētāju interesēm un jaunās ekonomikas ieguvumiem. «Sadarbīgo platformu panākumi

«Šis nav paredzēts, lai pelnītu naudu, bet lai naudu ietaupītu»

reizēm ir izaicinājums esošajiem tirgus dalībniekiem un praksei, tomēr, dodot iespēju privātpersonām piedāvāt pakalpojumus, tās arīdžan sekmē jaunas nodarbinātības izdevības, elastīgu darba režīmu un jaunus ienākumu avotus. Labums no sadarbīgās ekonomikas ir arī patērētājiem — tiem pieejami jauni pakalpojumi, plašāks piedāvājums un zemākas cenas.» EK pagaidām ir ieņēmusi nogaidošu pozīciju, faktiski pasakot, ka drīkst regulēt tikai tur, kur tas ir patiešām nepieciešams.

Līga Mervina uzsver — sadarbīgās ekonomikas priekšrocības ir pieejamas tāpēc, ka šīs iniciatīvas nav pakļautas birokrātijai, kas parasti biznesa procesu apgrūtina un sadārdzina. Šī iemesla dēļ par regulāciju visvairāk runā tie, uz kuriem sadarbīgās ekonomikas uzņēmumi izdara lielāko spiedienu, proti, tradicionālie uzņēmumi, lielās korporācijas, kuru biznesa modeli nav tik viegli pielāgot jaunajiem apstākļiem.



PIEMĒRS

Morethansharing.com satiekas dažādu lietu iznomātāji, cilvēki, kuri piedāvā savas zināšanas un prasmes, un tie, kuriem šīs lietas vai zināšanas ir vajadzīgas. Par lietu nomu vai zināšanu iegūšanu netiek prasīta samaksa, platformas dalībnieki par dalību tajā krāj *MTS* monētas, ko izmanto, lai «maksātu» par nomu vai pakalpojumu.

Attēlā: *Morethansharing* komandas dalībnieks Āris Birze (pa kreisi)

Divi galvenie jautājumi, ko kritiķi parasti vērs pret dalīšanās ekonomikas platformām, skar nodokļu samaksu un ēnu ekonomikas pieauguma riskus, kā arī licenču un speciālu atļauju izsniegšanu, kas rada nevienlīdzīgu konkurenci, piemēram, starp tradicionālu taksometru firmu un platformu, kura piedāvā «dalīties» ar automašīnu un šoferi. Pagaidām ES nav vienotas nostājas šajā jautājumā, dalībvalstu likumdevēji var rīkoties pēc saviem ieskatiem.

Arī EY partneris Guntars Krolis uzskata, ka sadarbīgās ekonomikas uzraudzības jautājumi primāri ir jāskata no patērētāju interešu viedokļa, nevis lai sargātu potenciāli apdraudētās «tradicionālās» ekonomikas pārstāvjus. «Tas ir evolūcijas process. Ja tas traucē esošajiem spēlētājiem, tiem sava stratēģija jāmaina, lai adaptētos,» saka Krolis. Viņaprāt, būtiski ir šīm jaunajām iniciatīvām neieviešāt pārāk striktu regulējumu, jo to galvenā priekšrocība ir pakalpojuma vienkāršība un pieejamība. Turklāt sadarbīgā ekonomika rada iespējas un veicina ekonomikas izaugsmi, kā arī var izrādīties noderīga industriālu uzņēmumu efektivitātei (resursu dalīšanās). Krolis uzskata, ka pārmaiņu uzvarētāji būs tās valstis, kurās regulēšanas jautājumi tiks sakārtoti tā, lai neapslāpētu jaunu uzņēmumu veidošanos. Latvijai šī ir iespēja kļūt par īpaši draudzīgu vietu platformu radīšanai koplietošanas uzņēmumiem.

«Mūsu pieeja ir veicināt inovāciju, nevis domāt par aizliegumiem,» atbildot uz jautājumu par ES plāniem piemērot kādu īpašu regulējumu sadarbīgās ekonomikas uzņēmumiem, saka EK DG Connect jaunuzņēmumu un inovāciju daļas vadītājs Pēteris Zilgalvis. Vienlaikus nodokļu jautājumi un patērētāju interešu un tiesību aizsardzība ir jautājumi, kuros ES dalībvalstīm būs jāmeklē vienota nostāja, lai, teiksim, Amsterdamā tapusi sadarbīgās ekonomikas platforma varētu legāli strādāt arī Tallinā un Rīgā. Zilgalvis uzsver, ka Latvijas iespēja ir veidot īpaši labvēlīgu vidi *fintech* sektoram, kas ir sadarbīgās ekonomikas platformu veidošanas dzinējspēks. Kā piemēru viņš min t. s. blokķēdes (*blockchain*) tehnoloģiju, kas ļauj veikt darījumus ātrāk un vienkāršāk, bez starpniekiem. ●

VIEDOKĻI

Sadarbīgā ekonomika ir kļuvusi par nopietnu sociālekonomisku tendenci, kas ievērojami izmaina mūsu ikdienu. Dalīšanās un sadarbība kā modelis nav nekas jauns, bet tehnoloģijas piešķir tam pavisam jaunu vērtību, radot arī pievienoto vērtību valstu ekonomikai. Latvija no šīs tendences var gūt papildu stimulu ekonomikas izaugsmei un arī jaunas iespējas iedzīvotājiem, tāpēc būtu neapdomīgi likt šķēršļus strauji augošai nozarei. Sadarbīgās ekonomikas ietvaros kopbraukšanas platformas veido lielāko īpatsvaru. 2015. gadā kopējo darījumu vērtība tiešsaistes platformās transporta nozarē bija vairāk nekā pieci miljardi eiro (*PwC* dati). Šajā jomā ir svarīgi sakārtot nozares regulējumu. Saeimā pirmajā lasījumā apstiprinātajos grozījumos Autopārvadājumu likumā definētais pakalpojuma

Sadarbīgās ekonomikas modelis Eiropā, tajā skaitā arī Latvijā, un visā pasaulē kļūst arvien populārāks. Pēc *PwC UK* veiktā pētījuma, 2015. gadā pieci galvenie sadarbīgās ekonomikas sektori radīja gandrīz četrus miljardus lielus ieņēmumus un nodrošināja 28 miljardu transakciju apjomu. Tuvākajā nākotnē tiek paredzēts, ka sadarbīgās ekonomikas pieaugums būs pat līdz 35% gadā, kas ir desmit reizes ātrāk nekā līdz šim. Līdz 2025. gadam sadarbīgā ekonomika konkurēs ar gandrīz visām klasiskās ekonomikas jomām un, pēc *PwC UK* veiktā pētījuma datiem, ienesīs 80 miljardus lielus ieņēmumus, un nodrošinās gandrīz 570 miljardus lielu transakciju apjomu. Līdz ar sadarbīgās ekonomikas strauji pieaugošu ietekmi Eiropā valstīm ir jāpārskata tradicionālās ekonomikas regulatīvie normatīvi un jāpielāgo tie jaunajiem ekonomikas modeļiem, lai veicinātu jaunu spēlētāju



Ekonomikas ministrs
Arvils Ašeradens

veids — pasažieru komercpārvadājums ar vieglo automobili — ir atbilde uz pasaules tendencēm jaunāko tehnoloģiju izmantošanai pasažieru pārvadājumu jomā. Tā ir iespēja cilvēkiem gūt papildu ienākumus paralēli citam regulārajam darbam, jauna pakalpojuma ieviešana veicinās konkurenci, uzlabos kvalitāti un drošību pasažieru pārvadājumu jomā ar vieglajiem auto. Turklāt tas veicinās darījumu caurspīdīgumu un nodokļu samaksu, jo visi braucieni



Dagnija Lejiņa, *Digital Freedom Festival* līdzdibinātāja

ienākšanu tirgū. Kā viens no atrisinājumiem tiek minēts patērētāju ietekmes palielinājums, kas ļautu patērētājam, nevis regulatoram izvēlēties, kurš uzņēmums ienāk sadarbīgās ekonomikas tirgū. Sadarbīgā ekonomika nojauc tradicionālās barjeras starp darba devēju un darbinieku, pakalpojumu sniedzēju un patērētāju. Tomēr normatīvajām iniciatīvām būtu jātiecas precīzēt, racionalizēt un vienkāršot noteikumus, kas attiecas uz tirgus regulējumiem, nevis radīt jaunu regulatīvo režīmu īpaši sadarbīgās ekonomikas

tiek elektroniski uzskaitīti un ir viegli pārbaudāmi. Pretēji taksometru nozarei, kur ir liels nesamaksāto nodokļu īpatsvars. Ar mērķi veicināt inovatīvu finanšu pakalpojumu attīstību sadarbībā ar nozares pārstāvjiem valdībā ir apstiprināts Finanšu sektora attīstības plāns 2017.—2019. gadam. Tajā ietverti vairāki pasākumi *fintech* jomas attīstībai Latvijā, t. sk. regulatorās smilšu kastēs (*regulatory sandbox*) principa ieviešana un aizdevumu platformu regulējuma izstrāde, kas valdībā jāiesniedz līdz gada beigām. Šobrīd tiek izstrādāts likumprojekts, lai izveidotu regulējumu savstarpējo aizdevumu platformām (*peer-to-peer lending*), kā arī grozījumi esošā regulējuma ietvaros kolektīvai finansēšanai investīcijām dažādos kapitāla instrumentos (*equity crowdfunding*).

spēlētājiem. Lai novērotu, kā inovācija, kas neiederas esošajos normatīvajos regulējumos, darbojas praksē, vairākas Eiropas Savienības valstis izmanto tā saukto «smilšu kastēs» principu, kas nozīmē — kontrolētā vidē izmēģināja kādas nozares attīstību, to neregulējot. Tas nenozīmē deregulāciju, bet eksperimentu, lai pārlicinātos, vai kāds regulējums nekavē attīstību. Arī Latvijā notiek aktīvas debates par sadarbīgās ekonomikas regulējumu, jo, piemēram, Latvija ir viena no retajām valstīm Eiropā, kurā vēl nav pieejami *Uber* pakalpojumi. Nav regulēti arī īstermiņa mājokļa izīrēšanas pakalpojumi *Airbnb* vietnē. Taču tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, aizvien vairāk cilvēku izvēlas nevis iegādāties lietas savā īpašumā, bet īrēt uz laiku, tāpēc valstij jāspēj ātri reaģēt uz patēriņa izmaiņām un veicināt jauno ekonomikas modeļu attīstību, lai mēs visi būtu ieguvēji.