



### **Labi apsaimniekots un pilnībā integrēts transporta tīkls**

Būtiska nozīme ir TEN-T tīkla tālākai attīstībai. ņemot vērā arī to, ka viedo transporta sistēmu, modernu informācijas tehnoloģiju un satelītu navigācijas iespēju izmantošana loģistikas un transporta pakalpojumos ir svarīgs faktors nozares attīstībā, it sevišķi tajās vietās, kur fiziska infrastruktūras attīstība nav iespējama. Šeit jāmin iniciatīvas e-kravas, e-jūra un to mijiedarbība ar jau esošajiem projektiem tādiem kā e-muita un *SafeSeaNet*.

Viedās transporta sistēmas (*intelligent transport systems - ITS*) risinājumu izmantošana noteikti būtu jāvērs uz to, lai maksimāli samazinātu administratīvās barjeras, kā arī sniegtu noderīgu papildus informāciju TEN-T lietotājiem. Savlaicīgas un precīzas informācijas pieejamība ļaus transporta izmantotājam pieņemt pareizos lēmumus par transporta veida, sistēmas un tīkla izmantošanu.

Attiecībā uz aviācijas un ātrvilcienu satiksmes integrēšanu jāņem vērā, ka atšķirībā no Rietumeiropas, kur ir labi attīstīta dzelzceļa infrastruktūra un pārslogota gaisa telpa, Latvijā un citās Baltijas valstīs gaisa transports vēl ilgi būs galvenais pasažieru transporta veids, kas nodrošinās ātru un ērtu starptautisko sasniedzamību. ņemot vērā arī to, ka atšķirīgā sliežu platuma dēļ dzelzceļa satiksmes attīstība Centrāleiropas virzienā ir problemātiska.

### **Ekoloģiski ilgtspējīgāks transports**

Uzskatām, ka rūpīgi jāievēro līdzsvars starp Eiropas Savienības kopējiem attīstības mērķiem un vides mērķiem transporta jomā, panākot, lai saimnieciskie un vides pasākumi viens otru papildinātu, nevis kavētu vienotas Kopienas transporta sistēmas attīstību. Tāpēc īpaši svarīgi ir nodrošināt, ka transporta nozarē pēc iespējas ātrāk būtu pieejami tehnoloģiskie risinājumi, kas vienlaikus ir videi draudzīgi un ekonomiski izdevīgi. Ir jāvērtē dažādu transporta veidu loma un vides ietekme, tālākā attīstībā dodot priekšroku videi draudzīgākajiem transporta veidiem un infrastruktūrai.

Latvija piekrīt, ka pasākumiem transporta nozarē būs būtiska loma Klimata un enerģētikas paketes ambiciozo mērķu sasniegšanā gan Kopienas, gan dalībvalstu līmenī. Tāpēc ir atbalstāms Eiropas Komisijas nodoms veidot tādu ilgtspējīga transporta attīstības stratēģiju, kas nodrošinātu stabilus un paredzamus nosacījumus nozares tirgus dalībniekiem. Latvijai ir svarīgi, lai, nosakot transportam jaunas vides prasības un pasākumus, tiktu izvērtēti konkurētspējas aspekti, jo īpaši - gaisa un jūras transportā.

Kā viens no ilgtspējīga transporta attīstības virzieniem, kur nākotnē jānovirza Eiropas Savienības līmeņa politisks un finansiāls atbalsts, būtu atzīmējams elektriskais sabiedriskais transports. Tas ļautu labi sasaistīt transporta politiku ar atjaunojamo resursu mērķu izpildi, kuri valstīm noteikti jaunajā atjaunojamo resursu direktīvā.

Piekrītot nepieciešamībai veikt pasākumus dzelzceļa radīto trokšņu samazināšanai un Eiropas Komisijas piedāvātajiem pasākumiem kopumā, Latvija uzsver, ka to darbību nevar attiecināt uz Latviju, ņemot vērā to, ka situācijas izpēte, uz kuras bāzes ir veidoti secinājumi, tika veikta 2003.gadā un tajā nav ņemta vērā Latvijas (kā arī Igaunijas un Lietuvas) specifiskā situācija, kas saistīta ar dalību NVS un Baltijas valstu kopējā vagonu parkā, un vairāku iemeslu dēļ piedāvātie risinājumi nevar tikt īstenoti Latvijā, proti:

- 80% līdz 90% kravas vagonu, kas atrodas Latvijas teritorijā, pieder trešajām valstīm, un to pārbūve nav iespējama. Pat ja tiktu pārbūvēti tikai Latvijai,

Lietuvai un Igaunijai piederošie vagoni, to īpatsvars būtu pārāk mazs, lai dotu pozitīvu rezultātu;

- Kopējā vagonu parkā esošo Latvijai piederošo vagonu pārbūve var kļūt par pamatu to ekspluatācijas aizliegumam trešajās valstīs. Būtiskākā problēma ir citādāki bremsēšanas raksturlielumi. Ņemot vērā, ka šie vagoni ilgstoši atrodas ārpus Latvijas un pārējās Kopienas teritorijas, kā dēļ ekspluatācijas laikā bremžu kļuču nomaiņa tiek veikta ekspluatācijas vietā, to tipa maiņa nav iespējama;
- esošie Kopējā vagonu parka kravas vagoni citu iemeslu dēļ jau sen tiek ekspluatēti, izmantojot kompozītu bremžu kļučus;
- kaut arī Baltijas valstīs vēl nav veikti nepieciešamie dzelzceļa trokšņa mērījumi, novērojumi rāda, ka bremsēšanas troksnis nav galvenais trokšņa avots (iespējams, izmantojamo kompozītu bremžu kļuču dēļ), un lielākas problēmas rada vilcienu garāmbraukšanas troksnis, kuru nevar samazināt piedāvātajā veidā.

Latvija uzskata, ka, ņemot vērā iepriekš minēto specifiku, Paziņojumā minētie pasākumi nav attiecināmi uz Latviju un arī Baltijas valstīm kopumā. Baltijas valstīs būtu jāveic dzelzceļa radīto trokšņu mērījumi, un, balstoties uz to analīzes rezultātiem, jāpiedāvā citi, iespējams, uz infrastruktūru orientēti pasākumi dzelzceļa trokšņu samazināšanai, kuru realizēšanai uz līdzvērtīgiem nosacījumiem būtu jāparedz arī attiecīgi finanšu instrumenti.

Lai Eiropas Savienībā veicinātu efektīvāku, videi nekaitīgāku, drošāku un neapdraudētāku kravu un pasažieru mobilitāti, ir atbalstāma Eiropas Komisijas iniciatīva izveidot pamatu autotransporta jomas ITS ātrākai un saskaņotākai ieviešanai un izmantošanai, tostarp saskarnēm ar citiem transporta veidiem. Kopumā mērķis ir atbalstāms, taču pastāv nopietnas bažas par finansiālo un administratīvo ietekmi uz dalībvalstīm, tādēļ nepieciešams veikt detalizētu izmaksu un lietderības analīzi.

#### **Eiropas Savienības vadošo pozīciju saglabāšana transporta pakalpojumu un tehnoloģiju jomā**

Piekrītam, ka paredzētie tehnoloģiskie jauninājumi ir būtisks līdzeklis transporta problēmu risināšanā. Uzskatām, ka Galileo un EGNOS paredzamie rezultāti sniegs iespēju attīstīt satelītu pakalpojumu izmantošanu jaunā līmenī. Tiek prognozēts, ka Galileo un EGNOS projekti sniegs pilnīgi jaunas iespējas komersantiem tranzīta un loģistikas jomās. Komersantiem kļūs pieejamas jaunas lietojumprogrammas un iespējas maršrutu plānošanā, kontrolē un analīzē.

Galileo un EGNOS iespējas sniegs pilnvērtīgāku informāciju visā transporta un kravu pārvadājumu kustībā, tādējādi sniedzot ieguldījumu arī transporta pieprasījuma līdzsvarošanā, nodrošinot plašāku informācijas pieejamību, apmaiņas un izvērtēšanas iespējas reālā laika statusā.

Savukārt, Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) projekts (izņemot GSM-R sakaru sistēmu), Latvijai, tāpat kā Lietuvai un Igaunijai, neradīs nekādus uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā, jo šajās valstīs jau pastāv vienota vilcienu kustības vadības sistēma, kas ir tāda pati kā Krievijā un Baltkrievijā. Līdz ar to satiksmē starp visām minētajām valstīm nepastāv savstarpējās izmantojamības problēmas. ERTMS sistēmas ieviešana Baltijas valstīs neuzlabos arī savstarpējo izmantojamību ar pārējām ES dalībvalstīm, jo dažāds sliežu platums ir fizisks šķērslis, kas – vismaz pašreizējā situācijā - nepieļauj lokomotīvu pārrobežas kustību. Tomēr

Baltijas valstīm būtu svarīgi ar tādiem pašiem nosacījumiem piesaistīt finansējumu līdzvērtīgiem projektiem.

#### **Cilvēkkapitāla aizsardzība un attīstība**

Piekrītam, ka cilvēkkapitāla aizsardzībai un, galvenokārt, attīstībai būs ievērojama loma inovatīvas transporta sistēmas attīstībā.

#### **Pareizi veidotas cenas- pareizie signāli transporta nozarē**

Nākotnes uzdevumu kontekstā svarīgi būtu vienādot pieeju maksai par infrastruktūru starp dažādiem transporta veidiem, kas ļautu objektīvāk lemt par transporta plūsmu pārvirzīšanu. Šajā jautājumā ir svarīga arī t.s. ārējo izmaksu (arī vides jomā) novērtēšana. Šie jautājumi ļautu kopumā ekonomiski pareizi pozicionēt dzelzceļa lomu pārvadājumu sistēmā gan kravu, gan pasažieru pārvadājumos.

Dzelzceļa transportā ārējo izmaksu vērā ņemšana salīdzinājumā ar pārējiem transporta veidiem nostādītu dzelzceļa transportu vienlīdzīgākā situācijā. Tomēr, piekrītot Eiropas Komisijas piedāvātajiem pasākumiem kopumā, Latvija uzsver, ka to darbību nevar attiecināt uz Latviju, ņemot vērā, ka situācijas izpēte, uz kuras bāzes ir veidoti secinājumi, tika veikta 2003.gadā un tajā nav ņemta Latvijas (kā arī Igaunijas un Lietuvas) specifiskā situācija, kas saistīta ar dalību NVS un Baltijas valstu kopējā vagonu parkā.

Gaisa transportā, ņemot vērā, ka aviācijas jomā pašlaik pastāvošā sistēma ir pietiekami regulēta, Latvija neuzskata par lietderīgu ieviest vēl papildu izmaksas ārējo izmaksu internalizācijas kontekstā.

Jūras transporta kontekstā Latvija saglabā savu iepriekš pausto pozīciju - patiesas efektivitātes nodrošināšanai, vienlaikus neapdraudot Kopienas uzņēmumu konkurētspēju pasaulē, jautājumus par emisiju mazināšanu (t.sk. jūras sektora iekļaušanu ES emisiju tirdzniecības sistēmā) vispirms nepieciešams risināt starptautiskā līmenī - Starptautiskās Jūras organizācijas (*International Maritime Organization-IMO*) ietvaros. Latvija ir gatava kopīgi ar citām Kopienas dalībvalstīm izstrādāt un iesniegt kopīgus priekšlikumus izskatīšanai IMO.

#### **Plānošana transporta pieejamības uzlabošanai**

Uzskatām, ka transporta plānošanai ir ļoti liela loma transporta veidu integrācijā un infrastruktūras optimālā izvietojumā, kā arī izmantošanā. Mērķtiecīgas un ilgtspējīgas telpiskās attīstības sekmēšanai būtiski ir nodrošināt sasaisti starp dažāda līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem.

Lai novērstu transporta infrastruktūras slodzi Rīgā un citās lielajās pilsētās un samazinātu ietekmi uz vidi, kā arī novērstu nomales efekta veidošanos atsevišķās/perifērās valsts teritorijās un nodrošinātu to integrāciju valsts nozīmīgākajos ceļu tīklos, vienlaikus ieguldījumiem nozīmīgākajos valsts transporta tīklos, atbalsts ir novirzāms reģionālās nozīmes ceļu tīkla attīstībai, nodrošinot arī reģionu un novadu nozīmes attīstības centru savienojamību un sasniedzamību. Transporta sistēmai jānodrošina perspektīvās valsts telpiskās struktūras efektīva funkcionēšana, tādējādi veicinot reģionālo mobilitāti un radot reģionālās ekonomikas attīstībai labvēlīgus apstākļus. Vienlaikus pakalpojumu un darba vietu pieejamībai lauku teritoriju iedzīvotājiem ir būtiski attīstīt kvalitatīvus elektroniskos sakarus.

#### **POLITIKA ILGTSPĒJĪGA TRANSPORTA NODROŠINĀŠANAI**

Latvija kopumā atbalsta Eiropas Komisijas ieteikumus par to, kā varētu aktivizēt pieejamos politikas instrumentus.

## **Infrastruktūra – uzturēšana, attīstība un dažādu veidu transporta tīklu integrēšana**

ITS risinājumu un satelītu navigācijas pakalpojumu izmantošanā uzmanība būtu noteikti jāvērs uz to, lai maksimāli samazinātu administratīvās barjeras, kā arī sniegtu noderīgu papildus informāciju transporta tīklu lietotājiem. Savlaicīgas un precīzas informācijas pieejamība ļaus transporta izmantotājam pieņemt pareizos lēmumus par transporta veida, sistēmas un tīkla izmantošanu, tādējādi nodrošinot priekšnoteikumus, lai izvairītos no dažādiem negatīviem blakusfaktoriem, piemēram, sastrēgumiem, palielināta energopatēriņa un vides piesārņojuma.

Piekrītam, ka, izraugoties infrastruktūras projektus, kas ietver vairākus transporta veidus un valstis, jābalstās uz kopēju metodoloģiju. Ir nepieciešami ne tikai kopīgi dati un rādītāji, bet arī kritēriji, pēc kuriem nosaka projekta lietderīgumu.

Latvija kopumā ir atbalstījusi *Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai - Paziņojums un rīcības plāns ar mērķi izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem (COM(2009)10)* un Padomes secinājumu pieņemšanu 2009.gada 30.-31.marta Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomē. Uzskatām, ka apzināto problēmu risināšana sekmēs uzņēmējdarbības vides sakārtošanu un mazinās birokrātisko slogu. Būtisks apstāklis ir informācijas tehnoloģiju, elektroniskās dokumentu apmaiņas un elektronisko dokumentu ieviešana kravu apstrādes procesā. Šādi pasākumi varētu samazināt dokumentu apstrādes laiku un tam nepieciešamos resursus. Vienlaicīgi Latvija norāda, ka vēlas saņemt skaidru Eiropas Komisijas vīziju par minēto e-risinājumu savstarpējo izmantojamību un ieviešanu (šāds punkts iekļauts Padomes secinājumu projektā, kuri tika izstrādāti balstoties uz minēto Paziņojumu un tika apstiprināti 2009.gada 30./31.marta Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomē).

Turpmākā attīstība, izmantojot modernas informāciju tehnoloģijas, nav jāorientē tikai uz risinājumiem, kas vērsti uz kravu loģistiku jeb transportlīdzekļa vadītāju. Informācijas tehnoloģijas var sekmīgi izmantot jebkura persona, piemēram, lietojot arī sabiedrisko transportu. Latvija par būtiskiem uzdevumiem uzskata vienoto elektronisko biļešu sistēmu, kā arī vienoto informācijas sistēmu attīstību. Šo risinājumu ieviešana sniegs papildus iespējas pasažieriem.

### **Finansēšana- līdzekļu mobilizēšana ilgtspējīgam transportam**

Latvija atbalsta nepieciešamību attīstīt ilgtspējīgu transporta politiku, ieviešot efektīvāku ceļu nodevu iekasēšanas sistēmu, kas balstās uz principiem „lietotājs maksā” un „piesārņotājs maksā”. jo nodarītais kaitējums vīdei ir jākompensē, taču, ņemot vērā pašreizējos sarežģītos ekonomiskos apstākļus, nepieciešams ieviest pakāpenisku principa „piesārņotājs maksā” ieviešanu, tādējādi rodot kompromisu starp pāravadātāju vajadzībām, vides saudzēšanu, energoresursu taupīšanu un ekonomiskās izaugsmes veicināšanu.

Latvija ar bažām raugās uz ierosinājumu par globālās pozicionēšanas sistēmas nodevu uzlikšanu. Lai arī viens no Galileo un EGNOS izstrādes un ieviešanas izmaksu atpelnīšanas veidiem būtu globālās pozicionēšanas pakalpojumu obligātas lietošanas noteikšana dažādās nozarēs, Latvija ar bažām raugās uz izmaksām, kas būs saistītas ar dažādu globālās pozicionēšanas risinājumu ieviešanu. Jāuzsver, ka arī globālās pozicionēšanas sistēmu iespējas ir ļoti plašas un tādējādi pozicionēšanas sistēmas nodevu uzlikšana skartu ļoti plašu spektru.

**Tehnoloģija – kā paātrināt pāreju uz sabiedrību, kuras radīto oglekļa emisiju līmenis būtu zems un kas ieņemtu pasaulē vadošās pozīcijas inovāciju ieviešanā**  
 Uzskatām, ka standartu un pamatnosacījumu noteikšana ir ļoti nozīmīga, lai veidotu vienotu un integrētu Kopienas transporta sistēmu. Latvija atbalsta standartu izstrādāšanu pakalpojumiem un augsto tehnoloģiju produktiem, vienlaicīgi uzsverot nepieciešamību šo standartu politiku nepadarīt par ierobežojošu mehānismu, kas sarežģītu jaunu vai būtiski uzlabotu pakalpojumu, kā arī jaunu augsto tehnoloģiju sistemātisku attīstību. Tāpat ir jāvērtē un jānodrošina, ka līdz ar standartu noteikšanu kādi, jau tirgū esoši risinājumi negūtu papildus priekšrocības.

Piekrītam, ka ir būtiski palielināt pētniecības un izpētes izdevumus ilgtspējīgas mobilitātes jomā, tomēr jāņem vērā katras dalībvalsts finansiālās iespējas. Tāpēc būtiska loma varētu būt pētījumu rezultātu un labākās pieredzes apmaiņai Eiropas Savienības mērogā.

**Tiesiskais regulējums- tirgus atvēršanas un konkurences turpmāka veicināšana**

Latvija uzskata, ka tirgus atvēršana un konkurences tālāka veicināšana var dot zīmīgu ieguldījumu ilgtspējīgai Eiropas Savienības transporta sistēmas attīstībai. Tāpat Latvija piekrīt, ka šī procesa ietvaros ir jānodrošina vides un drošības standartu, kā arī patērētāju tiesību u.tml. ievērošana.

Piekrītam, ka nepieciešams novērst ar daļēji atvērtiem tirgiem saistītu risku, ka uzņēmumi, kas darbojas protekcionalisma apstākļos, subsidētu savas darbības liberalizētos tirgos.

Tirgus dalībniekiem nepieciešams nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus, ņemot vērā arī citus faktorus, piemēram, vides un drošības apsvērumus, kā arī darbinieku un patērētāju intereses.

Ņemot vērā, ka viens no būtiskiem konkurences elementiem ir darbības tirgū kontrole un adekvātu soda sankciju piemērošana, jo īpaši autotransporta jomā, būtu nepieciešams vienots kontroles prasību regulējums, ievērojot sodu samērīguma principu.

Lai arī Eiropas Savienības dzelzceļa transporta jomas direktīvās ietvertās pamatnostādnes Latvijā ir ieviestas, Latvija atbalsta dzelzceļa sektora tālāku atvēršanu konkurencei un pārrobežu infrastruktūras pārvaldīšanas mehānisma izstrādāšanu.

**Patērētāju izvēles tendences- izskaidrošanas, informēšanas un iesaistīšanas nozīme**

Latvija piekrīt, ka izskaidrošanas, informēšanas un izpratnes veicināšanas kampaņām būs būtiska nozīme patērētāju izvēles ietekmēšanā.

Uzskatām, ka nākotnē vajadzētu aktīvāk skaidrot dažādu lēmumu pieņemšanu dažādos līmeņos.

Nodrošinot patērētāju iesaistīšanu un informēšanu, nepieciešams konsultēties ar dažādas sociālās grupas (t.sk. personas ar invaliditāti, vecāka gadagājuma cilvēkus) pārstāvošām sabiedriskajām organizācijām.

**Pārvaldība- efektīvi un saskaņoti pasākumi**

Latvija piekrīt nepieciešamībai nodrošināt pamatotu plānošanu, atbilstošu finansējumu un tiesisko regulējumu.

Latvija pauž atbalstu Eiropas Savienības atzīnai par subsidiaritātes principa ievērošanu pilsētu satiksmes regulēšanā. Pilsētu transporta plānošanā būtu nepieciešams apzināt esošos risinājumus un izvērtēt labākas pieredzes izmantošanu.

Ņemot vērā lielo pilsētu daudzumu, vienotu standartu izstrāde būtu apgrūtināša un nebūtu nepieciešama arī no katras pilsētas savdabīguma saglabāšanas aspekta.

Eiropas līmenī būtu nepieciešams vienoties par jauno TEN-T politiku, saglabājot esošo visaptverošo tīklu un vienojoties par prioritāro tīklu. Tomēr nav atbalstāma pašlaik Eiropas līmenī izmantotā prakse, ka atsevišķi izpētes projekti gūst atbalstu, nepastāvot kādiem noteiktiem kritērijiem un vadlīnijām. Tāpēc Latvija uzskata, ka ir nepieciešams izstrādāt vienotus kritērijus un pieeju, lai varētu definēt projektus, tos savstarpēji salīdzināt, ņemot vērā arī labākās prakses piemērus.

#### **Ārējā dimensija – Eiropai jārūnā vienotā balsī**

Jūrniecības un aviācijas jomā bažas rada Eiropas Komisijas vēlme kļūt par pilntiesīgu dalībnieci Starptautiskajā Jūras organizācijā (turpmāk – *International Maritime Organization- IMO*) un attiecīgi Starptautiskajā Civilās Aviācijas organizācijā (*International Civil Aviation Organization - ICAO*). Šobrīd Eiropas Komisija IMO un ICAO ir novērotāja statusā bez lēmējtiesībām. Latvija atbalsta Eiropas Savienības iesaisti IMO un ICAO darbā novērotāja statusā, kā arī atbalsta Eiropas Komisiju kā koordinātoru dalībvalstu pozīciju un viedokļu saskaņošanai IMO un ICAO. Tomēr Latvija neatbalsta Eiropas Komisijas plānus kļūt par pilntiesīgu dalībnieci minētajās organizācijās, Kopienas dalībvalstu vārdā uzņemties saistošu kopēju pozīciju paušanu/pārstāvēšanu, kas nozīmētu, ka visas Eiropas Savienības dalībvalstis savas balsstiesības IMO un ICAO deleģētu Eiropas Savienībai. Mēs neesam pārliecināti, ka šajā gadījumā viena kopēja Eiropas Kopienas balss būs iedarbīgāka par dalībvalstu individuālu pārstāvniecību IMO un ICAO.

Ņemot vērā faktu, ka jūras drošība ir viena no starptautiski visplašāk regulētajām nozarēm, un gadu no gada pieaugot kuģu satiksmes intensitātei, ir tendence pieaugt arī starptautisko līgumu un standartu skaitam jūras drošības un aizsardzības, jūras piesārņošanas novēršanas no kuģiem un jūras satiksmes efektivitātes nodrošināšanas jomās, tad Eiropas Kopienas un starptautisko tiesību normu paralēla pastāvēšana dažkārt var būt pretrunīga, tādējādi apgrūtinot darbu pie starptautisko un Eiropas Kopienas tiesību aktu ieviešanas un negatīvi iespaidojot konkurētspēju starp Eiropas Kopienā un trešajās valstīs reģistrētajiem kuģiem. Līdz ar to Latvija dod priekšroku risinājuma meklēšanai starptautiskā līmenī – IMO - un atbalsta „neobligāto Kopienas likumdošanu” (*soft law*) risinājumus (rekomendējoša rakstura ieteikumus) Eiropas Kopienas līmenī, lai sekmīgāk sasniegtu stratēģijā minētos mērķus, piemēram, jautājumos, kas tiek regulēti IMO starptautiskajās konvencijās attiecībā uz starptautisko kuģošanu, t.i., tehniskiem standartiem, kuģošanas drošības standartiem, vides kvalitātes standartiem.

Arī aviācija ir viena no starptautiski visplašāk regulētajām nozarēm, un gadu no gada pieaugot gaisa satiksmes intensitātei, tāpat kā jūrniecības jomā, ir tendence pieaugt arī starptautisko līgumu un standartu skaitam aviācijā. Eiropas Kopienas un starptautisko tiesību normu paralēla pastāvēšana dažkārt var apgrūtināt Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju konkurētspēju ar trešo valstu gaisa pārvadātājiem. No vienas puses, Eiropas Savienībā noteiktie augstākie drošības standarti rada gaisa pārvadātājiem papildu izmaksas, bet, no otras puses, pasažieri izvēlas lidot ar drošākiem gaisa kuģiem, kas rada papildus izmaksas pārvadātājiem. Savukārt aviācijas jomas iekļaušana Emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā izmaksu pēc rada negatīvu iespaidu uz Latvijas gaisa pārvadātājiem, jo šobrīd t.s. jauno Eiropas Savienības dalībvalstu gaisa transporta attīstības līmenis ievērojami atpaliek no t.s. veco dalībvalstu attīstības līmeņa. Vienlaikus, piešķirot emisiju kvotas, ne vienmēr tiek ņemts vērā, ka atsevišķi t.s. jauno dalībvalstu gaisa pārvadātāji attīstās daudz straujāk par t.s. veco dalībvalstu gaisa pārvadātājiem, tādējādi būtiski palielinot pārvadājumu apjomu. Pašlaik situācija

aviācijas jomā ir dramatisks degvielas cenu pieauguma dēļ. Bez tam, degvielas cenas pieaugums ir uzskatāms par attīstību ierobežojošu faktoru, kas, savukārt, samazina nepieciešamību pēc papildu pasākumiem, kas kavētu nesamērīgu attīstību un apdraudētu apkārtējās vides saglabāšanu.

Līdz ar to Latvija dod priekšroku risinājumam starptautiskā līmenī, t.i., ICAO ietvaros, un atbalsta "soft law" risinājumus Eiropas Kopienas līmenī, lai sekmīgāk sasniegtu stratēģijā minētos mērķus, piemēram, jautājumos, kas tiek regulēti ICAO izstrādātajās konvencijās attiecībā uz starptautisko gaisa satiksmi.

No Latvijas pozīcijām svarīgāka būtu ES kopējās politikas attīstība, kas vērsta uz Austrumiem – sevišķi Krieviju un Āzijas reģionu. Uzskatām, ka Eiropas Komisijai aktīvāk būtu jāiesaistās ārpolitisku jautājumu risināšanā, tādējādi sniedzot lielāku atbalstu Dalībvalstīm, vienlaicīgi saglabājot sadarbības iespējamību ar valstīm ārpus Eiropas Savienības divpusējo nolīgumu par pārvadājumiem ietvaros.

Vienlaikus norādām, ka Latvijai šobrīd aktuāla ir aktīva Kopienas iesaistīšanās Dzelzceļa sadarbības organizācijas (*Committee of the Organisation for Co-operation between Railways - OSŽD*) jautājumos. Vēsturiskā dalība šajā organizācijā Latvijai (tāpat kā Lietuvai un Igaunijai) nodrošina stabilus starptautiskos dzelzceļa pārvadājumus, kas ir arī tranzītbiznesa pamatā. Tajā pat laikā, OSŽD darbību reglamentējošie dokumenti ir novecojuši un patlaban notiek to pārskatīšana. Tomēr nedz Latvija, nedz kāda no citām astoņām Eiropas Savienības dalībvalstīm nevar pilnvērtīgi piedalīties šajā darbā, jo vairākums jautājumu ir Kopienas ekskluzīvajā kompetencē. Savukārt Eiropas Komisijai nav attiecīga mandāta šāda darba veikšanai, tāpēc ir nepieciešama pēc iespējas ātrā pilnvērtīga Eiropas Savienības institūciju iesaistīšana darbā ar OSŽD.

Ar cieņu,



Lelde Līce-Līcīte  
Pastāvīgā pārstāvja vietniece