



FICIL
RAISE THE BAR!



Nostāja Nr. 11

Ārvalstu investoru padomes Latvijā nostāja attiecībā uz transporta un infrastruktūras jautājumiem

2021. gada 16. septembrī



Kopsavilkums

Pasaulei veicot pāreju uz ilgtspējīgu attīstību, transporta nozari sagaida lielas izmaiņas. Politikas veidotāju reakcija uz šīm globālajām pārmaiņām, kā arī vietējā mēroga izmaiņas ietekmē visu sabiedrību, jo šai nozarei ir ievērojama ekonomiskā nozīme. Ārvalstu investoru padome Latvijā (turpmāk – FICIL) atzinīgi novērtē valdības un jo īpaši Satiksmes ministrijas centienus risināt nozarē aktuālos jautājumus un sagatavot Latviju zaļajai transformācijai.

Tā kā vairākas reformas jau ir uzsāktas un citas, visticamāk, vēl sekos, šajā dokumentā FICIL izklāsta savu redzējumu un sniedz rekomendācijas, lai Latvija atrastos iespējami izdevīgākā situācijā gaidāmo pārmaiņu priekšā. Pirmkārt, FICIL pievēršas reformu procesam kopumā un akcentē uzlabojumus, kādi nepieciešami transporta nozares reformēšanai. Investori norāda, ka reformu procesam jābūt pārredzamam un paredzamam un jāizriet no atklāta dialoga starp visām iesaistītajām pusēm, kā arī rūpīga ierosināto risinājumu sociālekonomiskā novērtējuma. FICIL uzsver, ka reformām jākalpo kā rikam, kā panākt ilgtermiņa redzējumu un stratēģiju, un reformas pašas par sevi nedrīkst tikt uzskatītas par galīgo mērķi.

Otrkārt, šajā dokumentā aprakstīta zaļā transporta joma, jo tai būs svarīga nozīme Latvijas zaļo mērķu izpildē. Tā kā šo mērķu sasniegšana nebūs iespējama bez investoru iesaistes, ir svarīgi ieviest skaidrību par valsts redzējumu un stratēģiju nākamajām desmitgadēm, lai sniegtu pārlicību investoriem un sabiedrībai kopumā. FICIL arī iesaka centralizēt politikas veidošanu šajā jomā un rast veidus, kā stimulēt izmaiņas patērētāju paradumos.

Visbeidzot, šajā dokumentā FICIL neaplūko tikai transporta nozari vien, bet arī izsaka rekomendācijas infrastruktūras attīstībai kopumā. FICIL aicina samazināt infrastruktūras attīstītājiem uzlikto administratīvo slogu, nosakot samērīgas prasības un izmantojot ilgtermiņa pieeju infrastruktūras attīstības plānu izveidē un sabiedrības informēšanā.



Saturs

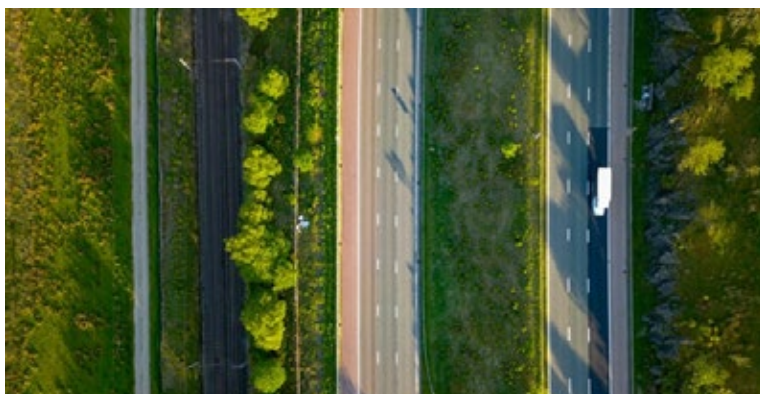
02 Kopsavilkums



04 Rekomendācijas



05 Rekomendāciju pamatojums



Rekomendācijas

Pieeja reformām transporta nozarē

Atzīstot, ka transporta nozarei ir būtiska loma Latvijas vispārējā ekonomikā, un atbalstot reformu nepieciešamību šajā nozarē, FICIL izvirza sekojošas rekomendācijas ar mērķi nodrošināt, lai gaidāmās reformas patiesi stiprinātu Latvijas konkurētspēju un uzlabotu ieguldījumu vidi transporta jomā.

- ▶ Do Definēt nozares skaidru ilgtermiņa stratēģiju, lai veicamās darbības saskaņotu ar plāniem, nodrošinātu koncentrēšanos uz gala mērķi, atbalstītu jaunu uzņēmējdarbības virzienu izstrādes iespējas, kā arī palīdzētu Latvijas ekonomikai.
- ▶ Lai īstenotu stratēģiju, jānosaka skaidri mērķi un prioritātes, kā arī nepieciešams definēt izmērāmas darbības un regulārus starpmērķus. Iznākumam, ieguldījumiem un ieguvumiem jānosaka galvenie darbības rādītāji (KPI), lai nodrošinātu visaptverošu plānošanu. Ieteicams KPI noteikt katram gadam, lai biežāk varētu novērtēt progresu attiecībā uz svarīgākajiem mērķiem.
- ▶ Reformām jābūt rūpīgi pārdomātām un izsvērtām, lai tās iekļautos plašākos valsts plānos un atbalstītu ilgtermiņa valsts stratēģiju, nevis otrādi.
- ▶ Ieinteresētās puses jāiesaista jau no paša reformu izstrādes sākuma.
- ▶ Jāveic sociālekonomiska analīze, lai nodrošinātu datus balstītu lēmumu pieņemšanu, kurā tiek ņemta vērā iespējamā ietekme uz visām ieinteresētajām pusēm.
- ▶ Jāievieš integrēta pārvaldība attiecībā uz mērķu definēšanu un izpildi; iesaistītajām iestādēm jābūt skaidri noteiktiem pienākumiem un pilnvarām.
- ▶ Izvirzīto mērķu sasniegšanai jānodrošina atbilstošs valsts atbalsts.
- ▶ Valsts uzņēmumi jāvada uzņēmējdarbības profesionāļiem (gan valdē, gan padomē). Šo profesionāļu pieņemšanai darbā jānotiek, balstoties uz viņu vērtībām, kompetenci un (vēlams, starptautisku) pieredzi.
- ▶ Valsts uzņēmumos jāievieš mehānismi politiskās ietekmes ierobežošanai un līdzvērtīgu apstākļu un godīgas konkurences garantēšanai.
- ▶ Pārvaldības procesi ir jākontrolē, jāuzrauga un jāizpilda. Piemēram, nepieciešama ieviešana, ja transporta vai klimata padome nav sanākusi ievērojamu laikposmu.

Zaļais transports

ES zaļais kurss un tā mērķi jau tagad ir būtisks faktors Latvijas zaļās attīstības plānu izstrādē, un mēs varam pamatoti sagaidīt, ka tā tas arī paliks nākamajās desmitgadēs. Tā kā zaļā transporta attīstība ir viens no pamatvirzieniem globālajā uzdevumā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, tā ietekmēs ne vien transporta nozares nākotni, bet arī Latvijas ekonomiku kopumā. Šī tendence var kļūt par apgrūtinājumu un ierobežot Latvijas konkurētspēju vai arī to var uztvert kā iespēju pieņemt skaidrus un proaktīvus lēmumus, lai sagatavotu uzņēmējdarbības vidi un nostādītu Latviju un tās uzņēmumus izdevīgākā pozīcijā. Tāpēc FICIL izsaka šādas rekomendācijas zaļā transporta jomā.

- ▶ Centralizēt lēmumu pieņemšanu un pārvaldību attiecībā uz zaļā transporta mērķu noteikšanu un izpildi.
- ▶ Noteikt vienotu un līdzsvarotu pieeju tiesību aktiem, precīzi definējot prasības autotransportam (gan privātajam, gan komerctransportam).
- ▶ Izglītot patērētājus par nepieciešamību pāriet uz videi draudzīgu privāto transportu un tā priekšrocībām.
- ▶ Nodrošināt ilgtermiņa atbalstu (un/vai piedāvāt ekonomiskus stimulus) privātpersonām, kas iegādājas bezemisiju autotransporta līdzekli.
- ▶ Iekļaut uzņēmumiem attiecināmajā nodokļu politikā mērķtiecīgākus pasākumus, lai veicinātu bezemisiju vai zememisiju transporta izmantošanu.
- ▶ Noteikt kustības ierobežojumus transportlīdzekļiem ar augstu CO₂ emisiju līmeni.
- ▶ Nodrošināt valsts elastīgumu attiecībā pret dažādām tehnoloģijām, kā arī neitralitāti un godīgu konkurenci starp alternatīvām, kas piedāvā bezemisiju vai zememisiju risinājumus.
- ▶ Izmantojot ekonomiskus stimulus, mudināt uzņēmējus izvēlēties sadarbības partnerus, kas pakalpojumu sniegšanai (preču piegādei, pasažieru pārvadājumiem) izmanto bezemisiju vai zememisiju autoparkus.
- ▶ Sniegt atbalstu alternatīvu uzpildes/uzlādes infrastruktūru attīstībai, nodrošinot tehnoloģisko neitralitāti un primāri atbalstot bezemisiju tehnoloģijas.
- ▶ Nodrošināt godīgu konkurenci elektroautomobiļu uzlādes jomā, pārskatot Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) izveidotā uzlādes tīkla finansējuma avotus un/vai uzņēmējdarbības modeli.

Infrastruktūras attīstība

Mūsdienīga infrastruktūra ir ne vien svarīgs elements pievilcīgas investīciju vides izveidē, bet arī izšķirīgs aspekts visas sabiedrības labklājības paaugstināšanā, nodrošinot uzlabotu pakalpojumu pieejamību. Līdz ar to

administratīvajam procesam un normatīvajām prasībām jābūt jārada vide, kas atbalsta infrastruktūras attīstību un neapgrūstina tās attīstītājus.

Īpaši būtiski tas ir saistībā ar zaļajām un digitālajām izmaiņām, kas sagaida Latviju paredzamā nākotnē. FICIL iesaka veikt šādus pasākumus.

- ▶ Nodrošināt īsāko iespējamo infrastruktūras attīstības projektu saskaņošanas termiņu visās ministriju padotības iestādēs/pašvaldībās, izvirzot šos projektus par prioritāti.
- ▶ Nodrošināt godīgu līdzsvaru starp tiesībām uz privātīpašumu un visas sabiedrības ieguvumiem saistībā ar labāku infrastruktūru; izvērtēt servitūta (*Rights of Way*) regulējumu.
- ▶ Saskaņot investoru izvirzītās prasības obligātās infrastruktūras izveidei ar faktisko situāciju konkrētā mikrotīrģū.
- ▶ Pastāvīgi nodrošināt infrastruktūras plānošanu un attīstību ilgtermiņā.
- ▶ Palīdzēt Latvijas pašvaldībām (sākot no pašvaldībām ar vislielāko iedzīvotāju skaitu) panākt ļoti zemu emisiju līmeni, lai uzlabotu gaisa kvalitāti galvenajās zonās.



Rekomendāciju pamatojums

Pieeja reformām transporta nozarē

Mūsdienās lielas pārmaiņas notiek arvien biežāk un straujāk. Jo īpaši tas tā ir transporta nozarē, kuru spēcīgi ietekmē ģeopolitiskā situācija un pāreja enerģētikas jomā. Jebkuras izmaiņas sev līdzi nes ne vien izaicinājumus, bet arī iespējas. Skaidra (ilgtermiņa) stratēģija ir būtiska, lai radītu saskaņotību plānošanas procesā, nodrošinātu koncentrēšanos uz gala mērķi un izmantotu šīs pārmaiņu radītās iespējas, izveidojot jaunus uzņēmējdarbības virzienus, kā arī palīdzētu Latvijas ekonomikai.

Lai šo stratēģiju realizētu, jāievieš plāni ar skaidriem (gala) mērķiem. Šo plānu ietvaros, iespējams, būs jāmaina politikas nostādnes, jāveic grozījumi tiesību aktos vai jāuzsāk reformas. Izmaiņas ir nepieciešamas, lai pielāgotos pastāvīgi mainīgajai tirgus videi. Tomēr šīs izmaiņas ir rūpīgi jāpārdomā un kārtīgi jāapsver, lai tās iekļautos plašākos plānos un atbalstītu ilgtermiņa stratēģiju, nevis otrādi.

Ja kā piemēru aplūkojam ostu pārvaldības reformu, ir skaidri redzams, ka tā sastopas ar lielu opozīciju, jo reformas procesā trūkst skaidrības un komunikācija ar ieinteresētajām pusēm un sabiedrību nav bijusi veiksmīga. FICIL uzskata, ka šādām reformām būtu jāizriet no ilgtermiņa stratēģijas ar skaidriem gala mērķiem ostu nākotnes darbībā.

Tā kā reformu iznākums ietekmē dažādas ieinteresētās puses, ir svarīgi tās iesaistīt reformu procesā, lai izprastu visas iespējamās sekas un gūtu plašāku pārskatu par tām, kā arī lai palielinātu pozitīvo ietekmi un līdz minimumam samazinātu negatīvās sekas. Otrkārt, aktīva dažādu ieinteresēto pušu iesaistīšana uzlabo reformu procesu, nodrošina pastāvīgu dialogu un paaugstina atbildību pār gala rezultātu. FICIL ir stingri pārliecināta, ka jebkuras reformas sākumā ir nepieciešamas plašas konsultācijas ar uzņēmumiem, NVO un citām ieinteresētajām pusēm, lai sekmīgi panāktu vēlamu rezultātu.

Jebkurai reformai ir jāstiprina Latvijas konkurētspēja un jābūt saskaņā ar nozares līderu redzējumu. Piemēram, dzelzceļa nozarē būs nepieciešamas subsīdijas, un Satiksmes ministrijai ir cieši jāsadarbojas ar nozari, lai atbalstītu uzņēmējdarbības pārmaiņas un piesaistītu ārvalstu investīcijas, tādējādi stimulējot un attīstot šo būtisko nozari. Ostu sektorā ir jānosaka Latvijas ostu faktiskās konkurences priekšrocības un jāatrod veidi, kā reformas var palīdzēt tās izmantot un, iespējams, attīstīt vēl labākas sinerģijas starp dažādiem biznesa virzieniem.

Apsverot kādu potenciālu reformu, vienu nozari nevar aplūkot atsevišķi. Reformas plānošanā jāņem vērā visas saistītās nozares, piemēram, ostas, dzelzceļš, loģistika un eksportējošās nozares. Tā kā tieši nākotnes iespējas ir tās, kas piesaista jaunus uzņēmumus un investorus, jebkuras reformas sākumposmā būtu noderīgi veikt vienkāršu SVID analīzi.

Reformas sekas bieži var būt gan pozitīvas, gan negatīvas atkarībā no konkrētās ieinteresētās puses. Tāpēc ir būtiski veikt reformas rūpīgu izvērtējumu, lai nodrošinātu to, ka tā konkrētajā situācijā ir saprātīgāks un pamatotāks rīcības lēmums. Ir jāveic ex ante ekonomiskie novērtējumi, lai noskaidrotu, vai iejaukšanās vispār ir nepieciešama, kā arī novērtētu īstenojamās reformas iespējamās izmaksas un ieguvumus (tā sauktā sociālekonomiskā analīze jeb IIA). Iespējas pārmaiņām vienmēr ir jāsalīdzina ar esošo situāciju.

Tā kā plašāka mēroga reformas var ietekmēt daudzas puses, ir ļoti svarīgi pievērst pienācīgu uzmanību kvalitatīvu datu pieejamībai un apkopošanai, lai pēc iespējas vairāk varētu nodrošināt datus balstītu lēmumu pieņemšanu. Turklāt reformas jāskata plašākā politikas kontekstā, nevis tikai saistībā ar tiešajām izmaksām un ieguvumiem, kā arī jānovērtē to iespējamā ietekme uz, piemēram, saistītajām ekonomikas jomām, valsts attīstības plānošanu, konkurētspēju un citām uzsāktajām reformām (t. i., Eiropas Komisijas paziņotajām digitālajām un zaļajām reformām). Šādi apsvērumi ļauj pieņemt izsvērtus lēmumus un sniedz skaidrību un prognozējamību investoriem, kā arī atvieglo lēmumu komunikēšanu plašākai sabiedrībai.

Sociālekonomiskā novērtējuma veikšana vairo sabiedrības uzticēšanos reformai, kā arī palīdz nodrošināt investoru un citu ieinteresēto pušu atbalstu. Investīcijas transporta nozarē parasti tiek izvērtētas ļoti ilgā laikposmā, pat līdz 50 gadiem. Atbilstoši un korekti veikts sociālekonomiskais novērtējums kļūst par pamatu iekļaujošām un visaptverošām diskusijām (tā vietā, lai kalpotu par līdzekli novērtējuma pasūtītāja vajadzībām). Tāpēc ir svarīgi ar šo novērtējumu iepazīstināt pēc iespējas vairāk un pēc iespējas dažādākas puses. Kvalitatīvs novērtējums ir izdevīgs visām iesaistītajām pusēm.

Vietējiem apstākļiem pielāgotu vispārējo noteikumu izstrāde sociālekonomisko novērtējumu veikšanai var būt lieliska mācību pieredze un var palīdzēt celt

kvalifikāciju vidējā termiņā un ilgtermiņā. Latvijai ir jāveido valsts sektora kompetence sociālekonomisko novērtējumu veikšanā, iespējams, vienā organizatoriskā struktūrvienībā, kas darbotos Pārresoru koordinācijas centra pakļautībā.

Spēcīgs pārvaldības modelis ir būtisks, lai nodrošinātu vispārējo sabiedrības interešu aizstāvēšanu un nostiprināšanu nākotnē. Uzticams pārvaldības modelis samazina neskaidrību un risku, kā arī atbalsta un stimulē starptautiskos investorus uzņemties ilgtermiņa saistības un veikt ieguldījumus Latvijā.

Zaļais transports

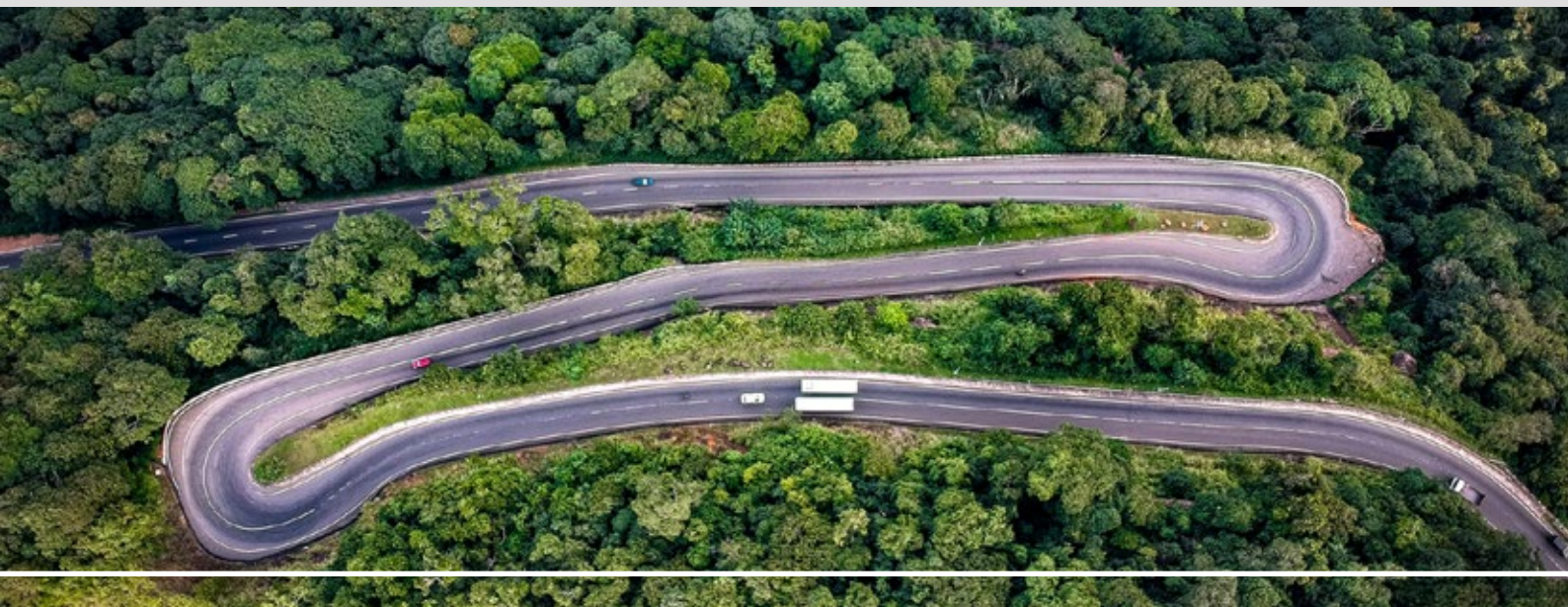
Transporta nozare Latvijā rada 31 % no visa CO₂ emisiju apjoma.¹ Zaļais transports neizbēgami ir jāuzlūko kā līdzeklis klimata mērķu sasniegšanai. Lai radītu un veiksmīgi komunicētu valsts plānu šo mērķu sasniegšanai, nepieciešams skaidrs ilgtermiņa redzējums. Tā kā zaļā transporta politiku veido daudzi sarežģīti faktori (piemēram, vides jautājumi, enerģētika, nodokļu atvieglojumi, ekonomiskie stimuli, infrastruktūras attīstība u. c.), politikas veidošana šajā jomā ir sadrumstalota, un tajā iesaistītas daudzas ministrijas, piemēram, Satiksmes ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Finanšu ministrija un Ekonomikas ministrija. Tas noved pie prioritāšu sadrumstalotības un neskaidras atbildības par gala rezultātu. Ilgtspējīga ilgtermiņa redzējuma un zaļo mērķu sasniegšanas stratēģijas izstrādei nāktu par labu

¹ Avots: Auto Asociācija

centralizētāks pārvaldības modelis, kas pārraudzītu visu zaļā transporta politiku, nevis tikai vienu tās aspektu.

Bez šaubām, uzņēmumiem un investoriem būs nozīmīga loma Latvijas zaļajā attīstībā, attīstot infrastruktūru, veidojot produktu piedāvājumu, nosakot tirgus tendences, komunicējot ar sabiedrību un citos veidos. Ir svarīgi, lai šo pārmaiņu laikā saglabātos investīciju vides pievilcība un neciestu Latvijas konkurētspēja. Investīciju cikls zaļajiem projektiem parasti ilgst ilgu laiku, līdz pat 20 gadiem un vēl ilgāk. Investori nav gatavi ieguldīt šādos ilgtermiņa projektos bez skaidriem lēmumiem un redzējuma no valsts sektora puses, tāpēc ir nepieciešama skaidrība par valsts ilgtermiņa virzienu. Neskaidrība kavē Latvijas ceļu uz zaļo mērķu sasniegšanu un negatīvi ietekmē valsts spēju piesaistīt investīcijas.

Vienlaikus FICIL arī aicina Latvijas zaļā transporta plānos ievērot elastīgumu attiecībā pret tehnoloģiskajiem risinājumiem. Mēs atzinīgi novērtējam, ka Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ir iekļauta dažādu alternatīvu degvielas tehnoloģiju infrastruktūras attīstība un uzturēšana. FICIL ir stingri pārliecināta: lai nodrošinātu godīgu konkurenci, tās pats elastīgums ir jāievēro arī veicot ieguldījumus Atviesošanas un noturības mehānisma (ANM) ietvaros. Jebkuram lēmumam par labu kādai konkrētai tehnoloģijai ir jābūt pamatotam ar neatkarīgu pētījumu par Latvijai piemērotākajiem risinājumiem – elektrību, ūdeņradi, biogāzi vai ko citu.



Autotransports sastāda 83,5% no visām transporta nozares emisijām.² Tāpēc, lai gan saistībā ar emisiju samazināšanu un zaļā transporta attīstīšanu jāaplūko visi transporta veidi, primāri uzmanība jāpievērš autotransportam. Latvijā ir mazākais automobiļu skaits uz 100 iedzīvotājiem ES.³ Sabiedriskais transports ir būtisks pilsētas un starppilsētu satiksmes elements, taču tas ne vienmēr ir pietiekami konkurētspējīgs, salīdzinot ar privāto transportu. Paaugstinoties iedzīvotāju labklājībai gan vietējā, gan pasaules līmenī, turpinās pieaugt arī pieprasījums pēc ērtiem un ātriem transportlīdzekļu veidiem. Tāpēc ir nepieciešams noteikt savlaicīgas un stingras zaļā autotransporta attīstības pamatnostādnes un samazināt to transportlīdzekļu skaitu, kam ir augstas emisijas.

Lai gan skaidra redzējuma un konkrētu mērķu noteikšana ir visaptverošas zaļā transporta politikas pirmais solis, tikpat svarīgi ir izstrādāt konkrētu plānu šo mērķu sasniegšanai. Lai veicinātu izmaiņas patērētāju paradumos, kā arī stimulētu uzņēmumu ieguldījumus infrastruktūrā (piemēram, uzlādes un alternatīvo degvielu uzpildes stacijas), no valsts nepieciešams finansiāls atbalsts un citi līdzekļi, kas atbilst izvirzītajiem mērķiem. Ekonomiskie un cita veida stimuli ir būtiski, lai paātrinātu pāreju uz zaļo transportu, jo finansiālu apsvērumu un labākas infrastruktūras dēļ šobrīd patērētāji tiecas dot priekšroku tradicionālajiem transportlīdzekļiem.

Infrastruktūras attīstība

Jebkurā nozarē infrastruktūras attīstībai ir liela nozīme pakalpojumu uzlabošanā un šo pakalpojumu pieejamības veicināšanā. Attīstot infrastruktūru, investori vēlētos redzēt raitu un racionālu administratīvo procesu, kas nodrošinātu, ka investīcijas tiek veiktas efektīvi. Reizēm investori sastopas ar neadekvātu administratīvo slogu, kas traucē īstenot jaunus investīciju plānus un/vai centienus aizsargāt iepriekšējās investīcijas.

FICIL aicina pārliecināties, ka izvirzītās prasības infrastruktūras attīstītājiem ir racionālas un labi pārdomātas. Piemēram, investoriem šķiet, ka prasība katrā degvielas uzpildes stacijā nodrošināt elektrisko uzlādes staciju ir nepamatota. Tā vietā FICIL uzskata, ka šādas prasības ir rūpīgi jāpārdomā, izvērtējot daudzus kritērijus, nevis vienu vispārēju faktoru. Tas jo īpaši attiecas uz šo gadījumu, ņemot vērā, ka pastāv valsts

subsidēts uzlādes staciju tīkls, ko uzrauga CSDD un ar ko privātie operatori nespēs konkurēt, ja stacijas atradīsies tuvu cita citai.

Turklāt infrastruktūrā veikto investīciju aizsardzība un investoru tiesiskās paļāvības ievērošana ir priekšnosacījums papildu investīciju piesaistīšanai. Noteiktos gadījumos, veicot tādu infrastruktūras objektu uzturēšanu, remontu vai pārbūvi, kas atrodas trešajām personām piederošās teritorijās, investori sastopas ar nepamatotiem šķēršļiem - tās var būt augstas piekļuves izmaksas vai neatbilstošas prasības no īpašuma pārvaldnieku puses.

FICIL mudina valdību izvērtēt servitūta (*Rights of Way*)⁴ veida regulējuma ieviešanu šādām situācijām. Piemēram, gan kabeļu, gan bezvadu tīklu pieejamība, tostarp 4G un 5G, ir būtisks elements ātrām digitālām pārmaiņām un ilgtspējīgai informācijas sabiedrībai, kas vienlīdz izteikti ietekmē visu nozaru attīstību un paaugstina Latvijas ekonomikas konkurētspēju kopumā. Pašreizējo normu un noteikumu atvieglošana un vienādošana, lai panāktu pārredzamu, ātru, izmaksu ziņā efektīvu un konkurenci veicinošu sistēmu jaunas infrastruktūras izbūvei un izvēršanai un esošās infrastruktūras (kabeļi, torņi, bāzes stacijas, antenas) atjaunošanai gan privātās, gan publiskās zonās/vietās, kā arī prognozējamās un taisnīgas šo tīklu uzturēšanas izmaksas (nomas maksa īpašniekiem, piekļuves nosacījumi) ir svarīgi aspekti tīklu ātruma un pārklājuma palielināšanai un godīgas konkurences veicināšanai starp dažādiem tīkla operatoriem. Servitūta regulējums ir jāizvērtē kā jau eksistējošs instruments, kas var sekmēt veicināt tīklu pārklājumu un blīvumu.

Tāpat FICIL aicina izmantot konsekventu ilgtermiņa pieeju infrastruktūras plānošanā un attīstībā. Kā jau norādīts iepriekšējās sadaļās, investori no valsts sektora sagaida ilgtermiņa redzējumu un stratēģiju, pirms tie ir gatavi ieguldījumiem ilgtermiņa projektos. Skaidra attīstības plāna nodrošināšana uzlabotu Latvijas tēlu kā investīcijām pievilcīgai valstij. Lūkojoties uz transporta nozari un infrastruktūru, investori aicina izstrādāt ilgtermiņa plānu (vismaz nākamajiem 20 gadiem) ar skaidriem vidusposmā (līdz 5 gadiem) veicamajiem pasākumiem. Investori arī uzskata, ka ilgtspējīgai ilgtermiņa attīstībai Rīgā nepieciešama tūlītēja rīcība saistībā ar *Park & Ride* infrastruktūru.

² Avots: Auto Asociācija

³ <https://www.acea.auto/figure/motorisation-rates-in-the-eu-by-country-and-vehicle-type/>

⁴ Servitūts ir priekšrocības tiesības, ko piešķir īpašuma īpašnieks, atļaujot citiem pārvietoties pa savu zemi un pamatoti izmantot īpašumu, ja vien tas nav pretrunā ar paša īpašnieka zemes izmantojumu.



Nostāja Nr. 11

Ārvalstu investoru padomes Latvijā nostāja attiecībā uz transporta un infrastruktūras jautājumiem

FICIL ir nevalstiska organizācija, kas apvieno 38 lielākos ārvalstu uzņēmumus no dažādām nozarēm, 10 ārējās tirdzniecības palātas, Francijas ārējās tirdzniecības konsultantus un Rīgas Ekonomikas augstskolu (SSE Rīga). FICIL misija ir uzlabot Latvijas uzņēmējdarbības vidi un konkurētspēju ārvalstu investīciju piesaistē, izmantojot tās biedru pieredzi un zināšanas, lai sniegtu rekomendācijas valdībai

www.ficil.lv