**Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments: Transports**

***Latvijas ne-papīrs***

Latvija kopumā atbalsta Eiropas Komisijas piedāvājumu, ar kuru tiek izveidots Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (turpmāk – CEF), kura pamata uzstādījums ir sasniegt Eiropas Savienības uzstādītos mērķus transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomās. Šis ne-papīrs sniedz pārskatu par Latvijas interesēm CEF transporta sadaļā.

Uzskatām, ka CEF finansējumam vajadzētu papildināt Kohēzijas fonda nacionālajās aploksnēs noteikto finansējumu. Ņemot vērā to, ka 2,5% no IKP nacionālo kohēzijas politikas finansējuma piešķīruma griestu noteikšana, nozīmē ievērojamu Latvijas nacionālās aploksnes samazinājumu, piedāvātā 10 miljrd. eiro pārcelšana no Kohēzijas fonda uz CEF nozīmē vēl lielāku Latvijas piešķīruma samazinājumu.

Turklāt, mums ir bažas par plānotā CEF budžeta (21,7 miljrd. eiro) pieejamību visām dalībvalstīm. Ir jārada tādi nosacījumi, lai visas dalībvalstis varētu gūt labumu no šī finansējuma.

Mūsu prioritāte ir Rail Baltica II projekts, kas ir iekļauts Baltijas – Adrijas transporta koridorā un ir noteikts par vienu no Eiropas Savienības prioritārajiem projektiem. Mēs saskatām Rail Baltica II projektu kā līdzekli Latvijas pilnīgai integrācijai Eiropas dzelzceļa transporta infrastruktūrā. Latvijas valdības atbalsts projektam ir izteikts Valdības deklarācijā (2011. gada 25. oktobris). Turpinot diskusiju par iespējamo atbalstu projektam no CEF, jāņem vērā vairāki elementi saskaņā ar triju Baltijas valstu premjerministru 2011.gada 10. novembra un triju Baltijas valstu transporta ministru 2011. gada 7.decembra deklarāciju:

* Projektam Rail Baltica II jānodrošina ES līdzfinansējums aptuveni 85% apmērā;
* Svarīgi nodrošināt elastīgu nacionālo pieeju, plānojot maršrutu Rail Baltica II līnijai. Rail Baltica II galvenās līnijas būvniecība sāksies Daudzgadu finanšu ietvara 2014.-2020. gadam noslēgumā. Tikmēr atsevišķas projekta daļas Latvijas teritorijā jau ir identificētas un var tikt īstenotas līdz galvenā projekta uzsākšanai. Atsevišķās projekta daļas ir paredzētas, lai:
1. papildinātu pašreizējo Latvijas transporta un loģistikas infrastruktūru, tai skaitā uz Starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas brīvostu,
2. īstenotu infrastruktūras risinājumus, kas novirzītu kravu plūsmu no Rīgas pilsētas centra.

Papildus vēlamies piedāvāt veikt izmaiņas Pamattīklu koridoru kartē. TEN-T Pamattīkla koridora atzars Ventspils – Rīga – Krievijas robeža/Baltkrievijas robeža ir jāiekļauj un jāiezīmē kā daļa no koridora Nr.5 Helsinki – Valletta ar ostu un autoceļu-jūras savienojumiem ar Stokholmu un Hamburgu. Tas ļautu:

* atspoguļot un tālāk nostiprināt pieaugušo Baltijas jūras reģiona ekonomisko integrāciju saskaņā ar Baltijas jūras reģiona stratēģiju (EUSBSR). Šajā kontekstā jāņem vērā arī iespējamā sinerģija, kas izriet no Ziemeļu-Dienvidu un Rietumu-Austrumu koridoru apvienošanas;
	+ atzīt pastāvošo esošo liela attāluma kravu plūsmu tendenci. Ņemot vērā to, ka Latvija ir lielākais kravu pārkraušanas centrs Eiropas Savienības Rietumu-Austrumu koridora ietvaros, augstāk minētā atzara iekļaušana Pamattīkla koridoru kartē uzsvērtu stratēģisko nozīmīgumu, paverot plašākas iespējas CEF līdzekļu piesaistei dzelzceļa elektrifikācijai un modernizācijai šī atzara ietvaros;
* veicināt transporta sistēmu dažādošanu un padarītu videi draudzīgākas. Lielākais vairums kravu šajā koridorā tiek pārvadāts pa jūru un dzelzceļu, saskaņā ar vispārējo Eiropas Savienības mērķi nodrošināt tīrākus transporta risinājumus, kā tas arī noteikts EUSBSR.

