

Tadeusz Dyr, Agata Pomykała, Jan Raczyński

Finansowanie rozwoju sieci TEN-T z instrumentu „Łącząc Europę”

Rozwój transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jest istotnym czynnikiem zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz lepszej dostępności w całej UE. W jej rozwoju kluczowe znaczenie ma zapewnienie środków finansowych na realizację nowych projektów oraz prac studialnych i przygotowawczych. Wsparcie inwestycji w tym zakresie przewidziano z instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF), ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 [8]. Jego założenia przedstawiono w niniejszym artykule.

Rozwój infrastruktury transportowej, w tym sieci TEN-T, jest istotnym czynnikiem osiągania celów strategii „Europa 2020” [6]. Opracowana została ona jako koncepcja przezwycięzenia kryzysu gospodarczego i finansowego końca pierwszej dekady XXI w. Kryzys ten, jak podkreślono w strategii, odsłonił wszystkie strukturalne słabości Unii Europejskiej. Podejmowane działania powinny prowadzić do takich zmian, które umożliwią osiągnięcie wysokiej konkurencyjności unijnej gospodarki i jej trwałego rozwoju.

Strategii „Europa 2020” podporządkowane zostały wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020. Przygotowując je, Komisja Europejska zaproponowała skoncentrowanie się na realizacji najważniejszych priorytetów polityki, przynoszących wartość dodaną całej Unii Europejskiej oraz wzajemne korzyści wszystkim państwom członkowskim. Większy nacisk powinien zostać położony na rezultaty finansowanych działań. Zasoby przeznaczane będą przede wszystkim na takie obszary priorytetowe, jak infrastruktura o zasięgu ogólnoeuropejskim, badania i innowacje, edukacja i kultura, zabezpieczenie granic zewnętrznych UE oraz priorytety w polityce działań zewnętrznych [5]. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera finansowanie rozwoju sieci transeuropejskich. Będzie ono realizowane w ramach nowego instrumentu „Łącząc Europę”, obowiązującego od 1 stycznia 2014 r. [8].

Rozwój sieci TEN-T jest nie tylko istotnym czynnikiem zapewnienia swobody przepływu osób i towarów. Sprzyja on także, dzięki możliwości świadczenia wysokiej jakości usług transportowych, wzrostowi gospodarczemu i kreowaniu konkurencyjności państw i regionów Unii Europejskiej. Wymaga to jednak optymalizacji multimodalnych łańcuchów logistycznych. Cele szczegółowe europejskiej polityki transportowej w tym zakresie obejmują:

- zmniejszenie udziału transportu drogowego w rynku przewozów towarowych – do 2030 r. 30%, a do 2050 r. 50% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, należy rozbudować stosowną infrastrukturę;
- ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Zakłada się, że do 2030 r. długość sieci szyb-

- kich kolei wzrośnie trzykrotnie, a do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości odbywać się będzie koleją;
 - stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych;
 - połączenie do 2050 r. wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, w tym przede wszystkim z szybkimi kolejami;
 - zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego [1].
- W kreowaniu nowoczesnego systemu transportowego Unii Europejskiej szczególne znaczenie ma rozwój sieci kolejowej, w tym przede wszystkim kolei dużych prędkości.

Przedstawione cele szczegółowe wskazują jednoznacznie na kierunki przyszłych inwestycji współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Priorytetem będzie rozwój multimodalnej sieci, której ważnym elementem będą koleje dużych prędkości [3]. Jej stworzenie może być istotnym czynnikiem zmiany gałęziowej przewozów pasażerskich. Potwierdzają to doświadczenia z eksploatacji takich linii w wielu krajach [4]. Istotne będą także inwestycje w portach morskich. Powinny one być ważnymi centrami logistycznymi, połączonymi z żeglugą śródlądową i transportem kolejowym. W finansowaniu tych inwestycji szczególne znaczenie będzie miał instrument „Łącząc Europę”. Jego założenia przedstawiono w niniejszym artykule.

Znaczenie i cele instrumentu „Łącząc Europę”

Ustanawiając instrument „Łącząc Europę”, założono, że będzie on wspierał przygotowanie i realizację projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach energetycznym, transportu i telekomunikacji. Przyczyni się on zatem do osiągnięcia następujących celów strategicznych:

- inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich, przynosząc tym samym korzyści dla całej Unii Europejskiej w zakresie konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach jednolitego rynku oraz kreując bardziej sprzyjające inwestycjom publicznym i prywatnym otoczenie dzięki połączeniu instrumentów finansowych z bezpośrednim finansowaniem unijnym, a także dzięki wykorzystaniu synergii między sektorami;
 - osiągnięcie do 2020 r. poziomów docelowych w postaci ograniczenia o 20% emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia o 20% efektywności energetycznej i zwiększenia do 20% udziału energii ze źródeł odnawialnych, przy jednoczesnym zapewnieniu większej solidarności między państwami członkowskimi.
- Celom strategicznym podporządkowane zostały cele szczegółowe. W sektorze transportu zaliczono do nich:
- ❖ usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby

nowych i zmodernizowanych połączeń transgranicznych oraz usuniętych wąskich gardeł na szlakach transportowych, które skorzystały z CEF;

- ❖ zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie długości sieci kolei konwencjonalnych w UE-27 i długości sieci kolei dużych prędkości w UE-27;
- ❖ optymalizację integracji poszczególnych rodzajów transportu i ich wzajemnych połączeń oraz poprawę interoperacyjności usług transportowych – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby portów i portów lotniczych połączonych z siecią kolejową.

Inwestycje infrastrukturalne finansowane w ramach CEF powinny zapewnić pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportu, telekomunikacji i energii dla zwiększenia skuteczności działań Unii i optymalizacji kosztów ich realizacji. Wsparcie finansowe udzielane będzie jedynie na realizację takich projektów, które przyczynią się do osiągnięcia priorytetów określonych w politykach sektorowych.

W sektorze transportu priorytet nadawany ma być brakującym połączeniom. Środki finansowe instrumentu „Łącząc Europę” mają wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, tj. takie, które:

- ♦ przyczyniają się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, tzn. sprzyjają osiągnięciu celów należących do co najmniej 2 spośród 4 kategorii: spójność, wydajność, zrównoważony charakter, zwiększanie korzyści dla użytkowników;

- ♦ są zgodne z przepisami dotyczącymi sieci kompleksowej oraz – jeśli dotyczą sieci bazowej – dodatkowo z przepisami dotyczącymi sieci bazowej;
- ♦ są ekonomicznie opłacalne, biorąc pod uwagę analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych;
- ♦ wykazują europejską wartość dodaną.

Finansowanie projektów z instrumentu „Łącząc Europę”

Łączna wielkość środków finansowych zaplanowanych na realizację instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2014–2020 wynosi 33 242,3 mln euro w cenach bieżących (w cenach stałych 2011 r. wynosi 29 300,0 mln zł), w tym na inwestycje w sektorze:

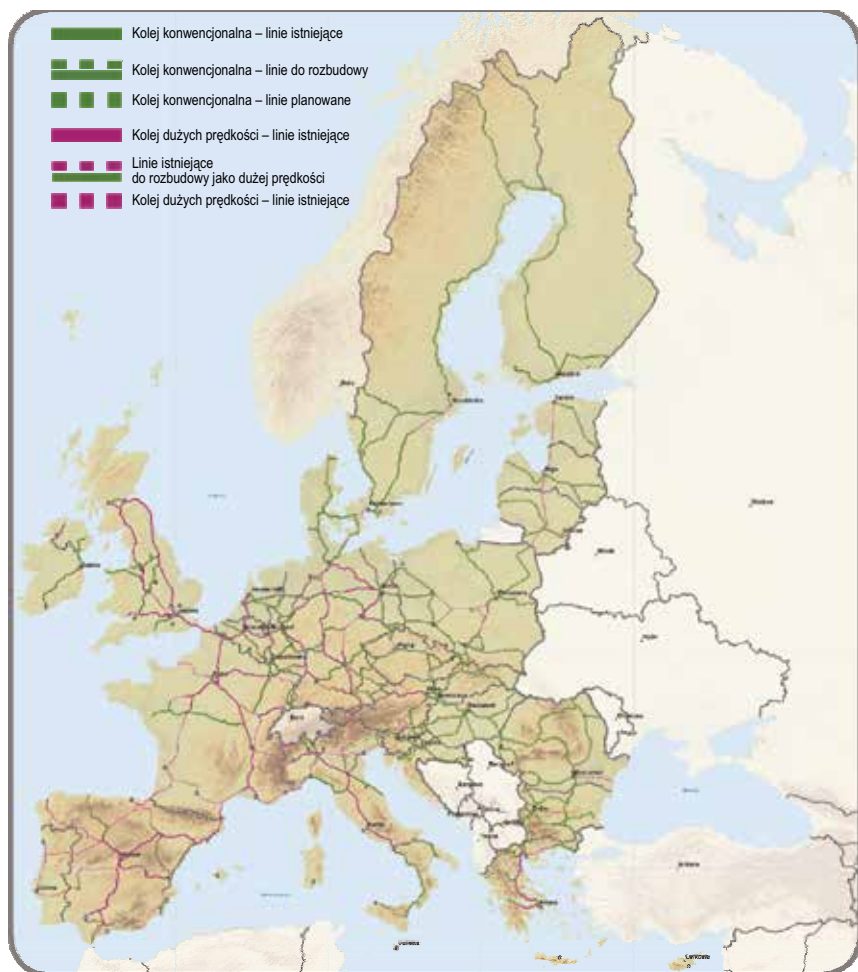
- ❖ transportu – 26 250,6 mln euro (z czego 11 305,5 mln euro przeniesione zostanie z Funduszu Spójności na wydatki w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z tego funduszu);
- ❖ energetyki – 5 850,1 mln euro;
- ❖ telekomunikacji – 1 141,6 mln euro.

Środki przewidziane w instrumencie „Łącząc Europę” przeznaczone mogą zostać na działania będące przedmiotem wspólnego zainteresowania i wspierające program oraz na pomoc techniczną i administracyjną Komisji Europejskiej, związaną z zarządzaniem CEF. Dopuszczalne jest, w wyniku oceny śródkresowej, przeniesienie środków między sektorami transportu, telekomunikacji i energii z wyjątkiem kwoty przeniesionej z Funduszu Spójności na finansowanie projektów w sektorze transportu w państwach członkowskich kwalifikujących się do korzystania z tego funduszu.

Instrument „Łącząc Europę” może być realizowany za pomocą jednej formy lub większej liczby form pomocy finansowej, w szczególności dotacji, zamówień i instrumentów finansowych, ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 966/2012 [10]. Formy te powinny zostać określone w wieloletnich lub rocznych programach prac przyjętych przez Komisję dla każdego z sektorów. Komisja może także przyjąć programy obejmujące więcej niż 1 sektor.

W sektorze transportu wsparcie finansowe w formie zamówień i instrumentów finansowych może być przyznane wyłącznie na działania przyczyniające się do realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z rozporządzeniami (UE) nr 1315/2013 [7], a także działania wspierające program. Dotacja może być przyznana na:

- ❑ działania służące realizacji sieci bazowej, w tym rozprzestrzenianiu nowych technologii i rozwiązań innowacyjnych oraz na projekty i horyzontalne priorytety określone w części I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- ❑ działania służące realizacji sieci kompleksowej w przypadku, gdy takie działania przyczyniają się do:
 - uzupełnienia brakujących połączeń, ułatwiania transgranicznych przepływów ruchu lub usuwania wąskich gardeł,
 - rozwoju sieci bazowej lub łączenia korytarzy sieci bazowej,
 - rozmieszczenia ERTMS na głównych trasach kolejowych korytarzy towarowych zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (UE) nr 913/2010 [9];
- ❑ prace studyjne dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i priorytetowych projektów transgranicznych;



Koleje dużych prędkości w koncepcji sieci bazowej

- działania wspierające:
 - projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania,
 - rozwój infrastruktury transportowej w węzłach sieci bazowej, w tym węzłach miejskich,
 - systemy aplikacji telematycznych (w transporcie kolejowym ERTMS),
 - usługi w zakresie transportu towarowego,
 - rozwiązania ograniczenia hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym poprzez modernizację obecnie używanego taboru, w porozumieniu m. in. z przemysłem kolejowym,
 - rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo infrastruktury,
 - autostrady morskie.

Tab. 1. Odcinki sieci bazowej zlokalizowane w Polsce

Odcinek	Sektor	Zakres projektu
Korytarz Morze Bałtyckie–Morze Adriatyckie		
Gdynia–Katowice	kolejowy	roboty
Warszawa–Katowice	kolejowy	roboty
Wrocław–Poznań–Szczecin/Świnoujście	kolejowy	roboty
Katowice–Ostrawa–Brno–Wiedeń oraz Katowice–Żylin–Bratysława–Wiedeń	kolejowy	roboty, zwłaszcza odcinków transgranicznych PL–CZ, CZ–AT, PL–SK i SK–AT, linii Brno–Przerów; (dalszy) rozwój platform multimodalnych i wzajemnych połączeń kolei z portami lotniczymi
Gdynia, Gdańsk	porty	wzajemne połączenia między portami, (dalszy) rozwój platform multimodalnych
Świnoujście, Szczecin	porty	wzajemne połączenia między portami
Bielsko Biala–Żylin	drogowy	roboty
Morze Północne–Morze Bałtyckie		
Tallinn–Ryga–Kowno–Warszawa	kolejowy	(szczegółowe) prace studyjne dla nowej, w pełni interoperacyjnej, linii o szerokości toru UIC; roboty związane z nową linią rozpoczyna się przed 2020 r.; modernizacja i nowa linia na terytorium PL; wzajemne połączenia kolej–porty lotnicze/porty, terminale kolejowo-drogowe, autostrady morskie
granica BY–Warszawa–Poznań–granica DE	kolejowy	roboty na istniejącej linii, prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości
korytarz Via Baltica	drogowy	roboty na odcinkach transgranicznych (EE, LV, LT, PL)

Źródło: oprac. własne na podst. [8].

Rozwój sieci TEN-T zaplanowany został dwupoziomowo. Pierwszy poziom obejmuje sieć bazową, drugi – kompleksową. Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana i wdrożona jako priorytet w ramach sieci kompleksowej do 2030 r. Stanowi ona podstawę rozwoju multimodalnej sieci transportu i stymulowania rozwoju całej sieci kompleksowej. Działania skoncentrowane zostaną na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwoch, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach. Sieć kompleksowa natomiast to ogólnoeuropejska sieć transportowa, zapewniająca dostępność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych, oraz wzmacniająca spójność pomiędzy nimi.

Z instrumentu „Łącząc Europę”, oprócz projektów rozwoju sieci bazowej i kompleksowej, dotację mogą otrzymać – jak już wspomniano – prace studyjne projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, mających na celu łączenie transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastrukturalnymi państw sąsiadujących, jeśli projekty takie:

- ❖ zapewniają połączenie między siecią bazową a sieciami transportowymi państw trzecich, mające na celu przyspieszenie wzrostu gospodarczego i poprawę konkurencyjności;
- ❖ uzupełniają w państwach trzecich infrastruktury transportowe, służące jako łączniki między częściami sieci bazowej w Unii.

Dotacja może być także przyznana na prace studyjne priorytetowych projektów transgranicznych, określonych w załączniku III do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE [2]. Obejmują one m.in. odcinki:

- oś kolejowa Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratysława–Wiedeń:

Tab. 2. Pozostałe projekty sieci bazowej istotne dla polskiego systemu transportowego

Odcinek	Rodzaj projektu	Sektor	Zakres projektu
Wrocław–Praga	transgraniczny	kolejowy	prace studyjne
granica UA–Kraków–Katowice–Wrocław–Drezno	pozostała sieć bazowa	kolejowy	roboty
Nowa Sól–Hradec Králové	transgraniczny	drogowy	roboty

Źródło: oprac. własne na podst. [8].

- Gdańsk–Warszawa–Katowice,
- Katowice–Brześć–Żylin,
- Katowice–Żylin–Nowe Miasto nad Wagiem;

- oś drogowa Gdańsk–Brno/Bratysława–Wiedeń:

- autostrada Gdańsk–Katowice,
- autostrada Katowice–Brno/Żylin;

- „Rail Baltica”: oś Warszawa–Kowno–Ryga–Tallinn–Helsinki:

- Warszawa–Kowno,
- Kowno–Ryga,
- Ryga–Tallinn.

W ramach współpracy z państwami trzecimi dotacja może być przyznana na wspieranie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, jeśli projekty takie:

- łączą sieć bazową na przejściach granicznych i dotyczą infrastruktury niezbędnej do zapewnienia płynnego ruchu, odpraw granicznych, ochrony granicy i innych procedur kontroli granicznej;

- wdrażają systemy zarządzania ruchem w tych państwach.

Infrastruktura transportu kolejowego, stanowiąca elementy zarówno sieci bazowej, jak i kompleksowej, składa się w szczególności z:

- ♦ linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych;
- ♦ terminali towarowych i platform logistycznych do przeładunku towarów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
- ♦ dworców kolejowych;
- ♦ połączeń dworców, terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;
- ♦ powiązanego wyposażenia i aplikacji telematycznych.

Maksymalny poziom dofinansowania projektów w sektorze transportu wynosi:

- ❖ prace studyjne – 50% kosztów kwalifikowalnych;
- ❖ roboty na sieci kolejowej i drogowej w przypadku państw członkowskich niemających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego lub jego części z siecią odizolowaną bez dalekobieżnego kolejowego transportu towarowego – 20% kosztów kwalifikowalnych (stawka finansowania

może zostać podniesiona do maksimum 30% dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł i do 40% dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi i działań poprawiających interoperacyjność kolei);

- ❖ ograniczenie hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym poprzez modernizację istniejącego taboru – 20% kosztów kwalifikowalnych;
- ❖ poprawa dostępu do infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych – 30% kosztów kwalifikowalnych robót adaptacyjnych, nie więcej jednak niż 10% całkowitych kwalifikowalnych kosztów robót;
- ❖ działania wspierające nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu – 20% kosztów kwalifikowalnych;
- ❖ nazemne i pokładowe elementy ERTMS – 50% kosztów kwalifikowalnych.

Stawki finansowania mogą zostać podniesione o maksymalnie 10 punktów procentowych w stosunku do podanych wyżej wartości procentowych w przypadku działań, w których występuje efekt synergii między co najmniej 2 sektorami objętymi instrumentem „Łącząc Europę” (nie dotyczy to projektów realizowanych w trybie specjalnego zaproszenia do składania wniosków). Kwota pomocy finansowej będzie ustalana na podstawie analizy kosztów i korzyści dla każdego projektu, dostępności unijnych zasobów budżetowych oraz konieczności maksymalnego zwiększenia efektu dźwigni finansowania unijnego.

Zakończenie

Instrument „Łącząc Europę” jest kolejną inicjatywą zmierzającą do zwiększenia zakresu inwestycji infrastrukturalnych w Unii Europejskiej. Koncentruje się on na finansowaniu projektów w sieciach transeuropejskich. Może być zatem istotnym czynnikiem kreowania spójności unijnych państw i regionów.

W budżecie instrumentu „Łącząc Europę”, ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013, zaplanowano znacznie niższe kwoty niż we wniosku z 2011 r. [11]. Większa kwota została także przeniesiona z Funduszu Spójności. Wskazywać to może na niewspółmierność możliwości finansowania infrastruktury z unijnych środków publicznych a potrzebami jej rozwoju. Pozytywnie należy jednak ocenić sam fakt poszukiwania środków publicznych na inwestycje infrastrukturalne, w tym przede wszystkim na odcinkach transgranicznych. Na odcinkach tych, pomimo postępującej integracji europejskiej, występuje mniejszy popyt na usługi, niż na wewnątrz krajowych elementach infrastruktury.

Poziom współfinansowania określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 jest relatywnie niski. Preferuje to państwa członkowskie Unii Europejskiej o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego. Znalazienie wkładu własnego zarówno ze środków publicznych, jak i prywatnych, będzie tam znacznie łatwiejsze niż w Europie Środkowej i Wschodniej. Warto jednak rozważyć wykorzystanie tych środków na realizację i przygotowanie projektów istotnych dla polskiego systemu transportowego. Niektóre bowiem działania nie będą mogły uzyskać wsparcia z innych środków, a ich realizacja jest istotna dla wyrównywania dysproporcji rozwojowych. W szczególności dotyczy to prac studialnych, w których poziom dofinansowania wynosi 50% kosztów kwalifikowalnych. Prace te obejmują działania niezbędne do przygotowania realizacji projektu, takie jak analizy przygotowawcze, tworzenie map infrastruktury, studia wykonalności, analizy oceniające, testy i analizy zatwierdzające, w tym w formie oprogramowania, oraz wszelkie inne środki wsparcia

technicznego, w tym wstępne działania zmierzające do zdefiniowania i opracowania projektu oraz podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak rozpoznanie danego terenu i przygotowanie pakietu finansowego. Dotacje takie można byłoby przeznaczyć na prace przygotowawcze do budowy pierwszej linii dużej prędkości Warszawa–Łódź–Wrocław/Poznań.

Atrakcyjna jest także możliwość finansowania robót budowlanych na odcinkach transgranicznych. Poziom dofinansowania może wynieść w takim przypadku 40%, a przy wykazaniu efektu synergii z innym sektorem infrastrukturalnym – 50%. Stanowi to szansę na realizację planowanego przedłużenia projektowanej linii kolejowej dużej prędkości Warszawa–Łódź–Wrocław/Poznań do Pragi i Berlina.

Bibliografia:

1. Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. KOM (2011) 144.
2. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej; Dz. Urz. WE L 204 z 5.08.2010 r., s. 1–129.
3. Dyr T., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI w.*, „Technika Transportu Szynowego” 2011, nr 5–6.
4. Dyr T., *Koleje dużej prędkości jako czynnik poprawy konkurencyjności kolei na rynku transportowym*, „Technika Transportu Szynowego” 2011, nr 1–2.
5. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – *Budżet z perspektywy „Europy 2020”*. KOM (2011) 500.
6. Komunikat Komisji Europa 2020 – *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. KOM (2010) 2020.
7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE; Dz. Urz. WE L 348 z 20.12.2013 r., s. 1–128.
8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010; Dz. Urz. WE, L 348 z 20.12.2013 r., s. 129–171.
9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy; Dz. Urz. WE L 276 z 20.10.2010 r., s. 22–32.
10. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002; Dz. Urz. WE L 298 z 26.10.2012 r., s. 1–96.
11. Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające instrument „Łącząc Europę”. KOM (2011) 665.

Autorzy:

prof. nadzw., dr hab. **Tadeusz Dyr** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Ekonomiczny
mgr inż. **Agata Pomykała** – Instytut Kolejnictwa w Warszawie
mgr inż. **Jan Raczyński** – Instytut Kolejnictwa w Warszawie