



## Fundusze Europejskie

Wystąpienie otwierające

# Fundusze Europejskie w transporcie publicznym

■ Joanna Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych



Fundusze  
Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



KRAJOWY  
PLAN  
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU

# Przyznane środki UE

dla poszczególnych programów  
w perspektywach 2007-2013, 2014-2020

Łączna kwota

**195,3 mld PLN**

\* dla CEF 2014-2020 podano szacunkowe wartości kwotowe w PLN, które zostały obliczone na podstawie danych finansowych w podpisanych Grant Agreement - GA (umowa o udzieleniu dotacji) lub aneksach do GA i przeliczonych z EUR na PLN










## Przyznane środki dofinansowania unijnego

(zawarte UoD, GA) w ramach:

POIiŚ 2007-2013, POIiŚ 2014-2020,

POPW 2014-2020, CEF 2014-2020

w podziale na branże (sektor transportu)

	<b>POIiŚ</b> 2007-2013	<b>POIiŚ</b> 2014-2020	<b>POPW</b> 2014-2020	<b>CEF</b> 2014-2020
 kolejowy	<b>17,3</b> mld PLN	<b>22,4</b> mld PLN	<b>1,7</b> mld PLN	<b>16,5</b> mld PLN
 drogowy i BRD	<b>50,8</b> mld PLN	<b>48,6</b> mld PLN	-	<b>2,2</b> mld PLN
 morski i śródlądowy	<b>2,9</b> mld PLN	<b>4,9</b> mld PLN	-	<b>0,7</b> mld PLN
 lotniczy	<b>1,6</b> mld PLN	<b>0,2</b> mld PLN	-	<b>0,1</b> mld PLN
 paliw alternatywnych	-	-	-	<b>21,9</b> mln PLN
 intermodalny	<b>0,5</b> mld PLN	<b>1,2</b> mld PLN	-	<b>2,5</b> mln PLN
 miejski	<b>12,9</b> mld PLN	<b>10,8</b> mld PLN	-	<b>8,9</b> mln PLN
Suma	<b>86,0</b> mld PLN	<b>88,1</b> mld PLN	<b>1,7</b> mld PLN	<b>19,5</b> mld PLN

# Przyznane środki UE

dla poszczególnych programów  
w perspektywie 2021-2027 oraz w ramach  
Instrumentu KPO

Łączna kwota

**95,7** mld PLN

\* dla CEF 2021-2027 podano szacunkowe wartości kwotowe w PLN, które zostały obliczone na podstawie danych finansowych w podpisanych Grant Agreement - GA (umowa o udzieleniu dotacji) lub aneksach do GA i przeliczonych z EUR na PLN





# Konkursy rozstrzygnięte w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności: komponent E

## ■ E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy - nabór konkurencyjny

Łączna kwota dofinansowania UE wg listy rankingowej naboru opublikowanej 1.04.2025 r.: 2 419 349 428,28 PLN

## ■ E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy – PKS 1.0 - 4.0)

Łączna kwota dofinansowania UE w zawartych umowach o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dotyczących wszystkich naborów: 985 305 130,80 PLN

## ■ E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)

Łączna kwota dofinansowania UE wg listy rankingowej naboru opublikowanej 13.01.2025 r. i w zawartych umowach o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dotyczących wszystkich naborów: 590 493 086,77 PLN

## ■ E2.1.3 Projekty intermodalne

Łączna kwota dofinansowania UE wg listy rankingowej naboru opublikowanej 28.03.2025 r. (w trakcie zawierania są umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem): 781 598 808,00 PLN

## Działanie FENX.05.05 Tabor kolejowy program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027



### KWOTA DOFINANSOWANIA UE

445 000 000 EUR, w tym:

- zakup zeroemisyjnego taboru pasażerskiego: 400 mln EUR (1,5 mld PLN)
- montaż ETCS: 45 mln EUR (150 mln PLN)



### HARMONOGRAM NABORÓW

- Tabor kolejowy - jeden konkurs na zakup taboru do przewozów ponadregionalnych i aglomeracyjnych – rozpoczęcie naboru 30.09.2025 r., zakończenie: 31.01.2026 r.
- Montaż urządzeń ETCS/GSM-R – rozpoczęcie naboru 30.09.2025 r., zakończenie: 30.11.2025 r.

- Bezwzględnie należy spełnić wszystkie horyzontalne zasady i kryteria wyboru przedsięwzięć dla Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. W szczególności zwracano uwagę na zgodność projektu z zasadą „niewyrządzenia znaczącej szkody środowisku” (DNSH – „do no significant harm”).
- Najwięcej punktów otrzymały projekty, w których rozstrzygnięto postępowanie, i co najważniejsze, wybrano wykonawcę. Premiowane było zatem jak najlepsze przygotowanie inwestycji do realizacji.
- Z zakresu kryteriów szczegółowych duże znaczenie miał wpływ na dostępność kolei dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności. Oceniane było w jaki sposób planowany do zakupu tabor wpływa na dostępność kolei dla wyżej wymienionych grup społecznych.

- Umowa musi jasno określać zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, a także obszary geograficzne, których te zobowiązania dotyczą.
- Umowa ma określać w sposób obiektywny i przejrzysty parametry, według których obliczane są rekompensaty.
- Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który obliczany jest następująco: koszty MINUS dodatnie wpływy finansowe MINUS przychody taryfowe i inne PLUS rozsądny zysk = wynik finansowy netto.
- Przychody i koszty muszą być obliczane zgodnie z krajowymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.



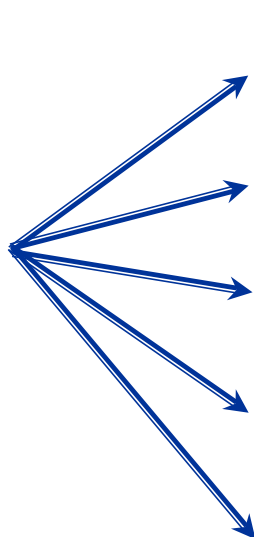
## Inne, ważne informacje dotyczące rozliczenia rekompensaty w projekcie

- CUPT nie udziela pomocy w formie rekompensaty niezależnie od tego, kto jest Beneficjentem wsparcia.
- W przypadku, gdy Beneficjentem wsparcia ze środków funduszy UE jest organizator, nabywa on tabor współfinansowany ze środków UE i udostępnia następnie ten tabor operatorowi. Tabor ten jest udostępniany operatorowi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, tj. na podstawie stosunku prawnego już łączącego organizatora z operatorem (np. odrębnej umowy użyczenia/dzierżawy). W ramach podpisanej umowy PSC operator jest już uprawniony do otrzymania od organizatora wynagrodzenia, czyli rekompensaty.
- W przypadku, gdy Beneficjentem wsparcia jest operator, dofinansowanie projektów taborowych z tych środków zostaje rozliczone poprzez obniżenie kosztów amortyzacji taboru uwzględnianych w rekompensacie. Podstawowym problemem związanym z rozliczeniem rekompensaty jest to, czy korzyść wynikająca z udzielonego wsparcia może być rozliczona w trakcie trwania danej umowy przewozowej. W związku z tym, że nie zawsze jest to możliwe, konieczne jest wprowadzenie odpowiednich klauzul umownych, które mają zapobiec otrzymaniu przez przewoźnika nienależnej korzyści.
- Przykładowe klauzule zostały przygotowane przez CUPT . Mogą Państwo uzyskać w nie wgląd, kontaktując się bezpośrednio z CUPT.



przy współpracy z MI, CPK, UTK, IK, PLK

Liberalizacja rynku  
przewozów  
międzywojewódzkich  
i międzynarodowych



Opracowanie oferty przewozowej i pakietyzacji

Aktualizacja Planu Transportowego

Opracowanie modelu finansowego i rozliczania rekompensaty

Opracowanie SIWZ na przewozy objęte służbą publiczną

Otwarcie rynku, ogłoszenie przetargów, wybór operatorów, nowa instytucja na bazie CUPT



ZINTEGROWANY  
MODEL RUCHU

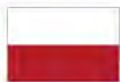


**Fundusze Europejskie**

Dziękuję za uwagę!



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



KRAJOWY  
PLAN  
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU