



## Fundusze Europejskie

# TBER: co zmieniają nowe regulacje dla CUPT, rynku i Funduszy Europejskich

■ Joanna Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



KRAJOWY  
PLAN  
ODBUDOWY

- **TBER + LMTG** = nowy rozdział dla finansowania transportu w UE.
- **Dlaczego to ważne:**
  - przejście z transportu drogowego na transport kolejowy i transport wodny śródlądowy (transformacja klimatyczna)
  - zmniejszenie obciążeń administracyjnych KE i państw członkowskich
  - wkład w cyfrową transformację w sektorze transportu lądowego, zgodnie z priorytetami UE
  - stworzenie wewnętrznego rynku transportowego poprzez usunięcie barier technicznych (np. niekompatybilnych systemów kontroli ruchu)

**16.03.2026**

przyjęcie przez KE  
nowych przepisów



**30.03.2026**

wejście w życie  
nowego pakietu



**2034 r.**

zakończenie  
obowiązywania TBER  
(LMTG do odwołania)



A blurred high-speed train is shown in motion at a station platform. The train is white and yellow, moving from left to right. The station has a large, arched glass and steel roof. The background is out of focus, showing the station's interior and other tracks.

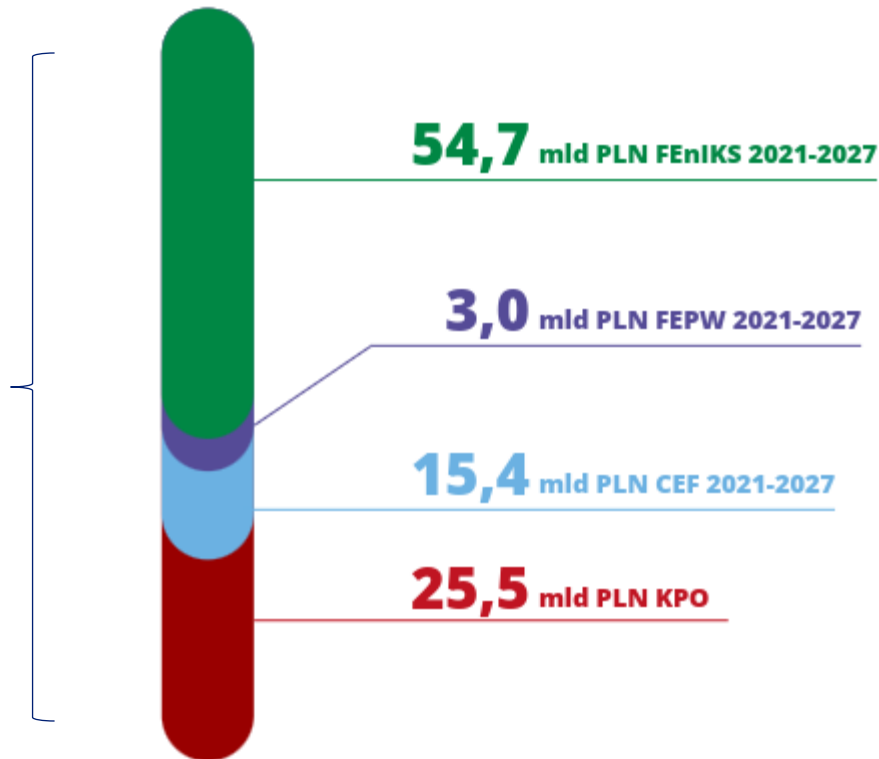
**Rozdział 1.**  
JAK BYŁO DOTYCHCZAS?

## Przyznane środki UE

dla poszczególnych  
programów w  
perspektywie 2021- 2027  
oraz w ramach instrumentu  
KPO środki UE

Łączna suma

**98,7 mld PLN**



Stan na dzień 05.06.2026 r.

# Programy pomocowe wdrażane przez CUPT w ramach obecnej perspektywy finansowej



## Transport intermodalny

- Dotacje
- Max. 50% kosztów kwalifikowanych
- Łączna alokacja: **1,81 mld PLN**
- Zakres: terminale, jednostki ładunkowe, tabor, cyfryzacja
- Efekty (KPO): wsparcie **11 terminali**, zakup **266 taboru kolejowego**



## Montaż urządzeń ETCS/GSM-R

- Dotacje
- Max. 85% kosztów kwalifikowanych
- Łączna alokacja: **632 mln PLN**
- Zakres: zakup lub modernizacja taboru, aktualizacja systemu ERTMS
- **Efekty, m.in.:** Czyżew – Białystok, Poznań – Szczecin oraz stacje: Kraków Główny, Kraków Płaszów, Kraków Bieżanów

## Rozdział 2. CO ZMIENIAJĄ NOWE REGULACJE?





## ■ Nowe reguły w zakresie proporcjonalności pomocy

- dodatkowa kalibracja z zyskiem inwestycji
- niższa intensywność wsparcia (są wyjątki)

## ■ Zakres i formy wsparcia

- możliwość kontynuacji programów pomocowych, ale na nowych zasadach
- pomoc jedynie dla **nowych podmiotów w sektorze kolejowym lub przedsiębiorstw kolejowych o statusie MŚP**
- pomoc na zakup taboru kolejowego jedynie w **formie gwarancji**

## TAK

- Brak konieczności notyfikacji KE projektów programów pomocowych.
- Większa przewidywalność projektowania naborów.
- Nowe przeznaczenia pomocy publicznej oraz możliwość wyjścia poza przewozy towarowe i otwarcie się na przewozy pasażerskie.

## ALE

- KE zachowuje swoje kompetencje (wycofanie przywileju wyłączenia grupowego).
- W polskim systemie FE nadal będą potrzebne krajowe podstawy wdrożeniowe.
- Projektowane w ramach TBER warunki dopuszczalności pomocy są mniej korzystne niż w zatwierdzonych przez KE programach pomocowych.



**Fundusze Europejskie**

**Dziękuję za uwagę!**



Fundusze  
Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



KRAJOWY  
PLAN  
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU