

Warszawa, 16 czerwca 2026 r.

KOMUNIKAT DLA MEDIÓW

TBER nie wywraca systemu, ale zmienia reguły gry. CUPT: od niemal 20 lat pilnujemy, by żadna złotówka z UE się nie zmarnowała

- Nowe przepisy mogą skrócić ścieżkę uruchamiania części wsparcia, ale jednocześnie oznaczają zmiany. Programy pomocowe, które wdrażaliśmy do tej pory, nadal pozostają możliwą drogą, choć będą wymagały modyfikacji zgodnie z warunkami rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych. Dla nas najważniejsze jest jedno: skutecznie przełożyć unijne reguły na realne inwestycje, bo CUPT od niemal 20 lat efektywnie zarządza środkami UE i dba o to, by żadna złotówka się nie zmarnowała – mówi Joanna Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT).

Przyjęte przez Komisję Europejską 16 marca 2026 r. nowe ramy pomocy publicznej dla transportu – Transport Block Exemption Regulation (TBER) i Land and Multimodal Transport Guidelines (LMTG) – obowiązują od 30 marca 2026 r. TBER będzie stosowany do 31 grudnia 2034 r. i ma ułatwiać wdrażanie wybranych kategorii wsparcia bez każdorazowej uprzedniej notyfikacji do Komisji Europejskiej. Jednocześnie środki pomocowe, które nie mieszczą się w wyłączeniu grupowym, nadal mogą być projektowane i oceniane w oparciu o LMTG, czyli w ścieżce wymagającej notyfikacji.

Co się zmienia

Z perspektywy rynku to ważna zmiana, ale z perspektywy CUPT – przede wszystkim zmiana praktyczna. Centrum od 2007 roku odpowiada za wdrażanie i wspieranie projektów transportowych finansowanych ze środków UE. Jak wynika z danych prezentowanych przez instytucję, w perspektywach 2007–2013 i 2014–2020 łączna kwota dofinansowania środkami unijnymi wyniosła ponad 195 mld **zł**, a w obecnej perspektywie 2021–2027 oraz w ramach KPO skala środków nadzorowanych przez CUPT sięga już **blisko 100 mld zł**.

– Dziś rozmowa o TBER powinna być prowadzona nie tylko w kategoriach przepisów, ale przede wszystkim wdrożenia. CUPT od niemal 20 lat zarządza unijnymi pieniędzmi w transporcie – skutecznie, odpowiedzialnie i z pełną świadomością, że każda decyzja finansowa przekłada się na realne inwestycje. Mówimy o doświadczeniu liczącym w setkach miliardów złotych i o instytucji, która potrafi dowieźć efekty
– podkreśla Joanna Lech, dyrektor CUPT.

To tylko ułamek środków UE na transport

W obecnej perspektywie finansowej sama kolej pozostaje największym obszarem wsparcia w portfelu CUPT – to **prawie 55 mld zł alokacji**. Dla porównania: te obszary, które dziś bezpośrednio wiążą się z praktycznym wdrażaniem TBER w dotychczasowych doświadczeniach CUPT – czyli transport intermodalny i ERTMS – to łącznie ok. **2,44 mld zł** alokacji (**1,81 mld zł** dla intermodalu i **632 mln zł** dla ERTMS). Innymi słowy: TBER dotyczy ważnego, ale w całym budżecie zarządzanym przez CUPT wciąż relatywnie niewielkiego fragmentu.

O TBER w gronie ekspertów i praktyków

To nie znaczy jednak, że temat jest marginalny. Wręcz przeciwnie – właśnie dlatego, że TBER dotyka obszarów szczególnie istotnych dla modernizacji kolei, cyfryzacji i intermodalności, jego skutki mogą być odczuwalne dla rynku. Podczas warsztatów organizowanych przez CUPT i Fundację ProKolej mocno wybrzmiało, że nowe przepisy mogą przyspieszyć część procedur, ale zarazem wprowadzają bardziej restrykcyjne warunki w niektórych segmentach wsparcia – zwłaszcza tam, gdzie pomoc ma być silniej powiązana z rentownością inwestycji, a poziomy intensywności wsparcia są niższe niż w dotychczasowej praktyce notyfikacyjnej Komisji Europejskiej.

Najmocniej widać to przy finansowaniu zakupu taboru kolejowego. Zgodnie z nowymi zasadami pomoc w tym obszarze ma być dostępna wyłącznie dla **nowych podmiotów w sektorze kolejowym** lub **przedsiębiorstw kolejowych o statusie MŚP**, a sama pomoc może przyjmować wyłącznie formę gwarancji.

Czy jest się czego bać

To oznacza, że choć TBER upraszcza część ścieżki formalnej, nie musi automatycznie oznaczać większej atrakcyjności instrumentów dla wszystkich uczestników rynku.

– Trzeba jasno powiedzieć: wejście TBER w życie oznacza koniec pewnego paradygmatu w udzielaniu pomocy publicznej w transporcie. TBER to nie tylko nowe narzędzie, ale i nowe podejście – pomoc bardziej ukierunkowana na niedoskonałości rynku i skalibrowana z konkretnymi celami inwestycyjnymi – mówi Joanna Lech.

Co przyniesie nowa perspektywa finansowa

Wnioski z warsztatów są też istotne w szerszym kontekście nowej perspektywy po 2027 roku. Kierunek działań Komisji Europejskiej pokazuje, że przyszły budżet UE ma być bardziej selektywny, bardziej zorientowany na priorytety **strategiczne, elastyczność i mobilizowanie dodatkowego finansowania** krajowego oraz prywatnego, a nie na prostą kontynuację dotychczasowych, szerokich strumieni grantowych. Sama Komisja podkreśla w pracach nad nowym budżetem, że „status quo nie jest opcją”, a nowy model ma być prostszy, bardziej ukierunkowany i bardziej efektywny.

Dual-use i obronność priorytetem

To oznacza, że wsparcie dla transportu nie zniknie, ale będzie coraz mocniej podporządkowane priorytetom europejskim: odporności, interoperacyjności, cyfryzacji, bezpieczeństwu, zielonej transformacji i projektom o wysokiej wartości wspólnotowej. W tym kontekście dodatkowo rośnie znaczenie inwestycji dual-use, czyli infrastruktury podwójnego zastosowania – cywilnego i wojskowego. Komisja Europejska już wcześniej przeznaczyła w ramach CEF Military Mobility środki na projekty dostosowujące infrastrukturę transportową do potrzeb zarówno cywilnych, jak i obronnych, a w ostatnich latach temat mobilności wojskowej i odporności infrastruktury został wyraźnie wzmocniony.

CUPT wspiera nowe inwestycje

CUPT już dziś wprost włącza ten temat do debaty sektorowej. Instytucja organizuje warsztaty poświęcone projektom **dual-use i budowaniu odporności systemu kolejowego przy współdziałaniu środków europejskich**, wskazując, że kolejna perspektywa będzie wymagała ściślejszego łączenia polityki

transportowej z bezpieczeństwem i obronnością. Także w bieżących działaniach CUPT widać ten kierunek – od analiz infrastruktury podwójnego zastosowania po nabory dotyczące infrastruktury kolejowej o znaczeniu cywilno-wojskowym.

– Jeżeli patrzymy na kolejną perspektywę unijną, to musimy myśleć szerzej niż tylko o klasycznej infrastrukturze. Coraz większe znaczenie będą miały projekty odpornościowe, interoperacyjne i dual-use, czyli takie, które służą gospodarce, obywatelom i bezpieczeństwu państwa jednocześnie. CUPT chce być w centrum tej dyskusji, bo mamy doświadczenie, narzędzia i skalę działania, by przekładać unijne priorytety na dobrze przygotowane inwestycje
*– zaznacza **dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych**.*

Z punktu widzenia CUPT kluczowe jest więc nie tylko to, czy TBER przyspieszy procedury, ale jak zostanie wykorzystany w praktyce. Instytucja podkreśla, że przyszłość finansowania transportu będzie wymagała większej precyzji, większej odporności systemowej i lepszego łączenia celów infrastrukturalnych z polityką przemysłową, logistyczną i bezpieczeństwa. A to oznacza, że doświadczenie instytucji, która od 2007 roku prowadzi Polskę przez kolejne etapy wykorzystania środków unijnych w transporcie, będzie w najbliższych latach jeszcze ważniejsze niż dotąd.

* * *

O Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) to instytucja, która łączy doświadczenie we wdrażaniu Funduszy Europejskich z rosnącą rolą ekspercką i systemową w kształtowaniu przyszłości polskiego transportu. Od 2007 roku wspiera

realizację inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, a dziś rozwija także działania wykraczające poza klasyczne zarządzanie środkami UE – inicjuje debaty, tworzy narzędzia wiedzy i wspiera kluczowe reformy sektora transportowego. Jednym z nowych strategicznych zadań CUPT jest wsparcie procesu liberalizacji rynku kolejowego w Polsce. Centrum wspiera Ministerstwo Infrastruktury w przygotowaniu otwarcia międzywojewódzkich i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych, rozwija ekspercką platformę „Otwarta Kolej” i współtworzy warunki dla bardziej przejrzystego, konkurencyjnego i pasażerocentrycznego modelu świadczenia usług kolejowych. Więcej: cupt.gov.pl oraz otwartakolej.cupt.gov.pl

* * *

Kontakt dla mediów:

media@cupt.gov.pl