

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 129)

z dnia 11 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 129)

11 marca 2026 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Agnieszki Pomaskiej (KO)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

- I. informację o dokumentach, w stosunku do których Prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: (COM(2025) 941, (2026) 69, 74 (art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej oraz Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej); COM(2026) 3, 10, 66, 80, 87, 90 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.); C(2026) 958, COM(2026) 68, 71, 77, 78, 81 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.),
- II. w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (w formie ministrów ds. energii) (16 marca 2026 r.), w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2025) 1006, 1007),
- III. w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Środowiska (17 marca 2026 r.), w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2025) 995),
- IV. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Plan działania RESourceEU. Przyspieszenie realizacji unijnej strategii w zakresie surowców krytycznych w celu dostosowania się do nowej rzeczywistości (COM(2025) 945 wersja ostateczna) oraz odnoszące się do niego stanowisko rządu,
- V. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych (COM(2025) 994 wersja ostateczna) oraz odnoszący się do niego projekt stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Krzysztof Bolesta** sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Wojciech Wrochna** sekretarz stanu w Ministerstwie Energii wraz ze współpracownikami, **Monika Constant** prezes Polskiego Związku Leasingu, **Zbigniew Czachór** stały doradca Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agata Jackiewicz**, **Joanna Heger** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Europejskich i Współpracy Międzynarodowej BSEM; **Wojciech Miller** – ekspert ds. legislacji w Biurze Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji, **Jacek Krzak** – specjalista ds. systemu gospodarczego w BEOS.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Witam panie posłanki, panów posłów i panów ministrów.

Przechodzimy do rozpatrzenia pkt I, czyli informacji o dokumentach Unii Europejskiej, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej oraz Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej COM(2025) 941, (2026) 69, 74), w trybie art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. COM(2026) 3, 10, 66, 80, 87, 90 i w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. C(2026) 958, COM(2026) 68, 71, 77, 78, 81. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić jakieś uwagi? Nie widzę. W związku z tym stwierdzam, że **Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów.**

Przechodzimy do pkt II, czyli informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych Unii Europejskiej na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii. Rada odbędzie się 16 marca. W agendzie Rady znajdują się dwa dokumenty, które nie były jeszcze rozpatrywane przez Komisję. Bardzo proszę pana ministra Wojciecha Wrochnę, sekretarza stanu w Ministerstwie Energii, o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Energii Wojciech Wrochna:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, na najbliższej Radzie będziemy rozmawiać o zmianie dwóch dokumentów europejskich. Omówię jeden po drugim. Pierwszy składa się na szerszy element tak zwanego pakietu sieciowego, którego celem jest kolejny etap czy kolejne usprawnienie w zakresie budowania wewnętrznego rynku energii. Na ten pakiet składa się między innymi zmiana rozporządzenia w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, które zmienia rozporządzenia 2019/942, 2019/943 oraz uchyla rozporządzenie 2022/869.

W kilku słowach. Jeżeli mówimy o transeuropejskich sieciach energetycznych, to my, jako Polska, od dłuższego czasu bierzemy aktywny udział w budowie tej infrastruktury i korzystamy ze środków europejskich, które Komisja Europejska przyznaje w ramach między innymi projektów wspólnego zainteresowania. Z tego typu dofinansowań korzystają i korzystały takie inwestycje jak na przykład terminal LNG w Świnoujściu czy Baltic Pipe, czyli inwestycje, które dzisiaj, zwłaszcza w dobie kryzysu energetycznego, który widzimy, zapewniają nam bezpieczeństwo gazowe i bezpieczeństwo energetyczne. Z tej perspektywy to jest rodzaj polityki, która jest przez Polskę akceptowalna i z której mamy bardzo wymierne korzyści.

Natomiast kolejny etap budowania wewnętrznego rynku energii, przy wszystkich kierunkowych celach, z którymi się zgadzamy, czyli budowa wewnętrznego rynku energii, który pozwoli na to, żeby poszczególne źródła mogły ze sobą lepiej konkurować i żeby wymiana energii na rynku wewnętrznym mogła zachodzić w sposób technicznie łatwiejszy, czy to energii handlowej, czy to energii bilansującej, niesie w naszej ocenie szereg wyzwań i znaków zapytania, z którymi musimy się zmierzyć. Musimy uzyskać odpowiedzi na nasze pytania, żeby móc w całości powiedzieć, że popieramy ten pakiet.

Na chwilę obecną stanowisko Polski jest dosyć mocno asertywne. Przede wszystkim jednym z takich istotnych elementów tego pakietu jest zwiększenie koordynacji planowania infrastruktury energetycznej, włącznie ze scenariuszem, który ma prowadzić do większego udziału podmiotów, instytucji unijnych, w koordynowaniu planowania sieci rozwiązań i połączeń międzysystemowych. Tutaj ewidentnie jesteśmy za takim stanowiskiem, które nie pozwoli na nadmierną centralizację tych procesów. Jesteśmy głęboko przekonani – to zdanie wyrażamy zarówno na forach unijnych, jak i w bilateralnych rozmowach z państwami członkowskimi, z którymi rozmawiamy na temat sposobu podejścia do implementacji czy najpierw wdrożenia, czy przyjęcia tych rozwiązań – uważamy, że to na poziomie krajowym są największe kompetencje do tego, żeby planować sieć. Bo pamiętajmy, że to nie tylko samo połączenie transgraniczne, międzysystemowe, które zostanie zbudowane, wpływa na to, jak działa sieć w danym kraju, ale następnie rozprawy wewnętrzne, które mogą skutkować zwiększonymi inwestycjami w sieci krajowe czy też wpływać bezpośrednio na ekonomikę źródeł wytwórczych. Dla nas te argumenty są bardzo istotne. Dlatego podnosimy dosyć istotnie i w zdecydowany sposób te wątpliwości.

Kolejne elementy, na które zwracamy uwagę, to są kwestie związane z przekazywaniem przychodów z ograniczeń, które to przychody dzisiaj są przekazywane na rozwój sieci. Komisja chce, żeby te pieniądze były wprost dedykowane na rozwój i budowę nowych połączeń transgranicznych. Uważam, że to jest też zbyt daleko idące zawężenie możliwości wykorzystania tych środków, zwłaszcza biorąc pod uwagę to, co powiedziałem wcześniej, że zwiększona międzysystemowa ilość przepływów energii wiąże się jednocześnie z wyzwaniem w zakresie rozbudowy sieci wewnętrznej po to, żeby energia transgranicznie przepływająca mogła dalej w sieci w odpowiedni sposób być przesyłana.

Natomiast z istotnych elementów zwracamy uwagę na to, że silniejsze akceptowanie kwestii bezpieczeństwa infrastruktury, bezpieczeństwa sieci, to jest coś, na co wszyscy dzisiaj, w dobie konfliktów, zwracamy uwagę. Zagrożenia hybrydowe, kwestia bezpieczeństwa – jak najbardziej są w naszym zainteresowaniu i chcemy, żeby z tych środków mogły być finansowane również tego typu projekty.

Kolejny akt prawny, który w ramach tego pakietu sieciowego jest przedmiotem zmian, to są dyrektywy 2018/2001, 2019/944 i 2024/1788 w odniesieniu do przyspieszenia procedur wydawania zezwoleń. Tutaj cel polegający na przyspieszeniu wydawania decyzji w ramach procedur inwestycyjnych, a także kwestii związanych z przyłączaniem do sieci poszczególnych typów instalacji, jest problemem, który również występuje w Polsce. W ostatnich tygodniach mieliśmy okazję pracować, nie w tej komisji, ale w komisji równoległej, na temat pakietu sieciowego, który w dużej mierze odpowiada na szereg wyzwań związanych z tym, jak przyłączane są poszczególne źródła do sieci, z ilością projektów, które chcą korzystać z dostępu do sieci. Ze względów czy to pragmatycznych, polegających na tym, żeby odpowiednia ilość źródeł mogła być przyłączona, a następnie wybudowana, ale także z takich bardzo praktycznych, czyli zapewnienia inwestorom w miarę bezpiecznych i stosunkowo niekreujących nadmiernych barier inwestycyjnych, procedur inwestycyjnych, jesteśmy za tym, żeby to wszystko przyspieszać. Natomiast niekoniecznie widzimy potrzebę, żeby wprowadzać szereg precyzyjnych zobowiązań na poziomie unijnym po to, żeby państwom członkowskim wydawać bardzo precyzyjne i niepozwalające na pewną dyskrecjonalność w ocenie zasadności wprowadzania tych rozwiązań wytyczne.

Dlatego jesteśmy za tym, żeby w takich obszarach jak ustanawianie sztywnych ram i terminów dla operatorów sieci na realizację procesów przyłączeniowych zapewnić pewną elastyczność w tym zakresie, czyli jak my widzimy. Ustawa sieciowa, którą ostatnio procedowaliśmy, jest dokładnie tego przykładem. Dostrzegamy potrzebę usprawnienia. Działamy w tym obszarze. Natomiast, tak jak powiedziałem, nie chcemy, żeby wytyczne unijne szły zbyt daleko w zakresie sztywności modelu, w którym miałyby zostać zaimplementowane.

Zwracamy też uwagę, że większość państw członkowskich jest obecnie na etapie implementacji dyrektywy RED III, która również odnosi się do tych elementów. Nie wiemy jeszcze, jak faktycznie i w praktyce te przepisy zostaną zaimplementowane i jaki odniosą skutek. Stąd uważamy, że wprowadzanie kolejnej fazy, kolejnych etapów zobowiązujących państwa członkowskie do tego, żeby iść z kolejną fazą, kolejnym etapem tego typu usprawnień, być może wymaga szerszego zastanowienia i większej elastyczności.

Podsumowując, uznajemy, że projekt zasadniczo rozwiązuje problemy, które są istotne z perspektywy polskiej gospodarki, polskich odbiorców energii, polskiego systemu elektroenergetycznego, czyli może doprowadzić do zmniejszenia cen energii, może zwiększyć bezpieczeństwo funkcjonowania sieci, może przyspieszyć z perspektywy inwestora procedury administracyjne. Jesteśmy natomiast przeciwni zbyt daleko idącym rozwiązaniom na poziomie unijnym, w szczególności centralizacji pewnych procesów i wprowadzania zbyt dużej sztywności w zakresie wymogów implementacyjnych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tym punkcie? Nie widzę. W związku z tym stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych Unii Europejskiej na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, które odbędzie się w dniu 16 marca w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach. Komisja postanowiła nie zajmować stanowiska odnośnie do dokumentów o sygnaturze COM(2025) 1006 i 1007.**

Przechodzimy do pkt II. Bardzo dziękuję już panu ministrowi. Teraz pan minister Krzysztof Bolesta, sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, w sprawie posiedzenia Rady ds. Środowiska, która odbędzie się 17 marca. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo. Państwo przewodniczący, szanowni państwo, na naszej Radzie, czyli tej do spraw środowiska i klimatu, jest jeden punkt legislacyjny i ja go przedstawię. To jest, proszę państwa, wniosek, który jest rewizją rozporządzenia określającego normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych. To jest rewizja tego, co się zaczęło dziać teraz w Unii Europejskiej. To jest rewizja mająca na celu zmniejszenie ambicji. Nie zwiększenie, tylko zmniejszenie ambicji. Są dwa główne elementy rewizji tego rozporządzenia. Jeden to jest zmniejszenie celu redukcji emisji dla samochodów osobowych ze 100 do 90% na 2035 rok i dla lekkich pojazdów dostawczych – z 50 do 40% w 2030 roku.

Oprócz tego wprowadza się coś, co jest bardzo korzystne dla branży, czyli uśrednienie okresu rozliczenia redukcji z jednorocznych do trzyletnich. To jest też postulat, który branża bardzo mocno przedstawiała. Oprócz tego jest jeszcze szereg mniejszych zmian w tym rozporządzeniu, ale to są właśnie te najważniejsze.

Jesteśmy kierunkowo za tym, żeby obniżać poziom ambicji, uważamy jednak, że to jest dopiero pierwszy krok. To jest niewystarczająca obniżka ambicji w zakresie, który obejmuje to rozporządzenie, czyli w zakresie redukcji emisji z transportu. Uważamy, że to jest wciąż za mało. Uważamy, że to jest po prostu pewien etap dochodzenia do jeszcze głębszych rewizji tego rozporządzenia.

To, co uważamy, że jest bardzo ważnym argumentem i będzie pozostawać bardzo ważnym argumentem, to to, że te pojazdy są wciąż zbyt drogie dla ludzi. Oprócz tego infrastruktura ładowania jest rozwinięta w niewystarczającym stopniu, więc te cele są wciąż zbyt ambitne i powinny być dalej obniżane.

Jeżeli chodzi o uśrednianie, o którym wspomniałem, to sugerujemy Komisji Europejskiej, żeby wydłużyć okres uśredniania z trzech do pięciu lat, żeby producenci pojazdów mieli jeszcze większą swobodę do tego, żeby zmieniać proces produkcji pojazdów i żeby mogli się rozliczać okresem średnim pięcioletnim, nie trzyletnim. Uważamy też, że ta zmiana rozporządzenia nie gwarantuje neutralności technologicznej, nie uwzględnia naszych uwag w zakresie lepszego rozliczania hybryd plug-in. One są w naszej opinii dyskryminowane w tej rewizji, zresztą w samym rozporządzeniu też. Dlatego apelujemy do Komisji, żeby zapewnić neutralność technologiczną i zmienić współczynnik użyteczności dla pojazdów hybrydowych.

Podoba nam się, co do zasady, wprowadzenie zasady produktów wyprodukowanych w Unii Europejskiej, natomiast uważamy, że one nie idą wystarczająco daleko. Zasada *made in EU* jest zbyt luźna i uważamy, że powinna obejmować nie tylko końcowy montaż, co dzisiaj ta zasada zakłada, tylko wszystkie elementy łańcucha wartości. Takie stanowisko będziemy prezentować na Radzie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie? Nie widzę. Stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych Unii Europejskiej na posiedzeniu Rady ds. Środowiska, które odbędzie się w dniu 17 marca w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach, w trybie art. 11 ust. 1 ustawy. Komisja postanowiła nie zajmować stanowiska odnośnie do dokumentu o sygnaturze COM(2025) 995.**

Przechodzimy do pkt IV, dokument COM(2025) 945, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Plan działania RESourceEU. Przyspieszenie realizacji unijnej strategii w zakresie surowców krytycznych w celu dostosowania się do nowej rzeczywistości. Bardzo proszę pana ministra Krzysztofa Bolestę o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo. To jest bardzo istotny element bezpieczeństwa surowcowego Unii Europejskiej. Komisja zaproponowała komunikat, więc jesteśmy na wczesnym etapie prac w tym

temacie. Celem przyjętego komunikatu jest przyspieszenie realizacji unijnej polityki surowcowej. Wszyscy wiemy, w odpowiedzi na rosnące ryzyko geopolityczne, zrywanie się łańcuchów wartości, to jest coś, co, co stwarza bezpośrednie zagrożenie dla konkurencyjności przemysłu w Polsce i w Europie, bo dzisiaj dostęp do surowców krytycznych jest bardzo ważnym elementem konkurencyjności globalnej.

Głównym założeniem RESourceEU jest przyspieszenie osiągnięcia założeń istniejącego już aktu w sprawie surowców krytycznych, ale też – co ważniejsze z naszego punktu widzenia – utrzymanie i rozszerzenie produkcji pierwotnych i wtórnych surowców krytycznych w Polsce i szerzej w Unii Europejskiej. Wzmocnienie odporności na zakłócenia dostaw i wyznaczenie drogi do szybszej dywersyfikacji łańcuchów dostaw krytycznych. I tutaj coś, co jest bardzo istotne: plan zakłada aktywną rolę Unii Europejskiej czy budżetu Unii Europejskiej w finansowaniu tego planu.

Chciałbym jeszcze zaznaczyć, że ten komunikat jest dosyć podobny do komunikatu, który już znamy, czyli REPowerEU. Tamten plan zakłada odejście od paliw importowanych z Rosji, natomiast tu jest bardziej kompleksowo, kwestia jest bardziej złożona, bo dotyczy surowców krytycznych. Kwestia globalna, większe uniezależnienie się Unii Europejskiej właśnie od wydobycia surowców krytycznych.

W materiale jest zaproponowany szereg działań, między innymi zabezpieczenie dostaw przy wsparciu ze strony Europejskiego Centrum Surowców Krytycznych, promowanie i przyspieszanie projektów priorytetowych, uwolnienie potencjału w zakresie obiegu zamkniętego innowacji, zwiększenie europejskiego popytu na projekty europejskie i stworzenie trwałego rynku surowców krytycznych czy partnerstwo z krajami trzecimi w celu dywersyfikacji.

I teraz: nasz projekt stanowiska jest taki, że popieramy wdrożenie planu działań RESourceEU. Uważamy, że jest to ważny mechanizm mający na celu zabezpieczenie dostępu do surowców krytycznych. Natomiast bardzo chcemy, żeby w kolejnym etapie prac nad tym dokumentem sprecyzować wiele elementów, które się w tym dokumencie znalazły. Dam tylko kilka przykładów. Na przykład Europejskie Centrum Surowców Krytycznych. Opis, co takie centrum miałyby robić, jest dosyć ogólny. Taka nowa instytucja musi mieć jasno zdefiniowane cele priorytetowe. Chodzi też o to, żeby nie kreować zbytnej dodatkowej biurokracji w tym nowym temacie.

Oczywiście centrum powinno ściśle współpracować z państwami członkowskimi. Nie jest w naszym interesie, żeby kolejny element polityki oddawać na szczybel europejski. Oprócz tego promowanie i przyspieszanie projektów priorytetowych. Tutaj na pewno trzeba lepiej zdefiniować, jakie środki powinny pochodzić z Unii Europejskiej. Opis tych działań jest bardzo szeroki, natomiast nie ma wspomnianych zasobów, jakie mogłyby być na to przeznaczone z budżetu Unii Europejskiej. No i oczywiście rząd będzie postulował możliwość finansowania krajowych programów poszukiwań surowców krytycznych z unijnych środków.

Podsumowując, to jest dokument, który jeszcze wymaga doprecyzowania wielu kwestii. Rząd polski będzie aktywnie uczestniczył w pracach nad realizacją przedstawionych przez Komisję działań. Będziemy się starać, żeby te wszystkie rzeczy, które wymagają doprecyzowania, były doprecyzowane. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Kacper Płażyński. Bardzo proszę.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, szanowni państwo, komunikat Komisji jest dość szeroki, a jednocześnie dość płytki w treści, bo kolejny raz diagnozuje słusznie problemy, z jakimi borykamy się już od lat, wskazuje na przyczyny bolączek związanych z brakiem surowców krytycznych, ale jeżeli chodzi o konkrety, to mimo że dotyka bardzo już konkretnych, wydawałoby się, instytucji, to ich w tym komunikacie nie ma. Obawiam się trochę, w jakim kierunku to idzie.

Rząd w swoim stanowisku słusznie odniósł się do jednej sprawy, ale odniósł się też w taki bardzo powierzchowny sposób. Jestem zaskoczony, że tak powierzchownie, bo tak naprawdę może to świadczyć o jakimś kierunku działania Unii Europejskiej w tym zakresie niezgodnym z polską konstytucją. A konkretnie chodzi o chęć powołania Europejskiego Centrum Surowców Krytycznych. Jak przeczytałem nazwę tej instytucji, to sobie pomyślałem: OK, pewnie chcą zrobić coś takiego jak instytucje, gdzie w ramach wspólnych zakupów możemy negocjować

lepsze ceny w skali, realizować większe zakupy, zdobywać dzięki temu czy wypychać innych kontrahentów z rynków zagranicznych i wchodzić z uwagi na ilościowy potencjał w ich miejsce.

Ale niestety w tym dokumencie, w tym komunikacie, mówi się o tym, że centrum będzie odgrywać kluczową rolę w kierowaniu działaniami i finansowaniem na szczeblu zarówno unijnym, jak i krajowym, jednocześnie nie tłumacząc szerzej, co to znaczy, że na rynku krajowym będzie jakaś instytucja unijna w tak ważnej sprawie, jak pozyskiwanie krytycznych materiałów potrzebnych nie tylko do zielonej transformacji. A to akurat krytykuję, bo uważam, że to jest droga donikąd. Jak by to odłączyć, pozbyć się tych podatków, przede wszystkim ETS-u, i odłączyć kropłówkę do transformacji energetycznej, tak żeby transformacja energetyczna rzeczywiście była wolnorynkowa i po prostu ekonomicznie zasadna, to wtedy dużo mniej trzeba by było tych materiałów krytycznych zdobywać i łatwiej byłoby to zabezpieczyć. Bylibyśmy wtedy rzeczywiście bardziej jako państwa Unii Europejskiej niezależni.

Ale abstrahując od tego, to w tym komunikacie jest dość łagodne do tego stanowisko rządu. W akapicie – bo chyba tylko tutaj odnosicie się państwo do tej kwestii – jest wskazane tak: „W opinii rządu RP należy sprecyzować, w jaki sposób i z użyciem jakich mechanizmów ma być realizowana kluczowa rola centrum na szczeblu krajowym. Należy założyć, że zostanie to wskazane w zaproponowanych w drugim kwartale 2026 roku przez Komisję instrumentach prawnych”.

Cieszę się, że rząd chce się dowiedzieć, o co dokładnie chodzi, ale myślę, że tutaj jednak powinien się pojawić jakiś twardszy protest wobec ingerowania w nasze decyzje krajowe w tak ważnej sprawie czy też przynajmniej z zaznaczeniem, że polski rząd, polski parlament – bardziej rząd, bo państwo nie reprezentujecie parlamentu – nie zgodzi się na ingerowanie w suwerenne decyzje państwa polskiego w zakresie tego, w jaki sposób i od kogo chcemy pozyskiwać te krytyczne materiały. Widzę tutaj duże niebezpieczeństwo. Nie wiem, w jakim kierunku chce Unia Europejska czy Komisja Europejska pójść, ale wydaje mi się, że zasadne jest, żeby dużo mocniej zaakcentować nasze obawy, jeżeli chodzi o stanowisko rządu.

To, co mi się nie podoba w stanowisku rządu – bo generalnie to, co jest w stanowisku rządu, to jest raczej OK – ale bardziej mnie niepokoi to, czego tam nie ma. Poza tym, o czym przed chwilą powiedziałem, o sprawie tego centrum surowców krytycznych i braku pewnego twardszego weto, to mimo że działania Komisji Europejskiej mają być skierowane na to, żeby w wymiarze przemysłowym przekazać z funduszy europejskich, jak rozumiem, bardzo dużo środków na biznes w postaci przetwarzania, odzyskiwania i pozyskiwania metali ziem rzadkich i innych materiałów krytycznych na terytorium państw Unii Europejskiej, to poza przychylnością rządu wyrażoną w tym stanowisku, w zasadzie nie ma oceny ekonomicznej opłacalności z tego tytułu dla Polski i polskich przedsiębiorców. Jest słuszne wskazanie, że obawiamy się, że ta polityka może mieć wpływ na dostępność tych materiałów z zagranicy, jeżeli mamy postawić bardziej na produkcję, w uproszczeniu tak to nazywając, w ramach gospodarek państw Unii Europejskiej, ale nie ma wskazania, czy chcemy tak nastawić polską gospodarkę, czy chcemy stworzyć z tego potencjalnie jakiś jeden z filarów polskiej przemysłowości, aby też pozyskiwać pieniądze na rozwój tych szczebli w materiałach krytycznych w ramach polskiego biznesu, polskiego przemysłu. Nie ma tu w zasadzie żadnej analizy w tym zakresie, nie ma nawet żadnego odniesienia się do tego, czy chcemy po to wyciągać ręce w tym celu, żeby włączyć to w nasz polski łańcuch przemysłowy. Co mnie dziwi, bo przede wszystkim przecież o tym jest ten komunikat.

On mówi o tym, że – upraszczając, banalizując – mają być uproszczone procedury, ale też deszcz pieniędzy na to, żeby Unia Europejska zrobiła wszystko, żeby przemysłowo przygotowała się do odzyskiwania, przetwarzania i pozyskiwania, w sensie wydobywania tych różnych ważnych pierwiastków, na których nam zależy. A tutaj żadnej takiej analizy nie ma. A gdybyśmy wiedzieli, że rząd polski, że polscy przedsiębiorcy, a także spółki państwowe, bo przecież mamy takie spółki wydobywcze, z dużym doświadczeniem, są naprawdę zainteresowane tym, żeby wejść w ten sektor, to wtedy pewnie byśmy z większym zaangażowaniem mogli popierać te założenia, licząc na to, że jednak do polskiej gospodarki potem te pieniądze w jakimś zakresie trafią. A teraz nie wiemy, jaki jest plan rządu w tym zakresie, i nie wiemy, jaki jest dialog z sektorem wydobywczym czy przemysłowym. Czy taki dialog jest prowadzony. Niestety, żadnych takich materiałów nie otrzymaliśmy jako posłowie.

Zatem w tym zakresie to wymaga pogłębienia, panie ministrze, i sugerowałbym jednak powrót do tego tematu, do informacji i do stanowiska rządu do tego punktu w późniejszym okresie, po tym, jak rząd zaprezentuje trochę szersze stanowisko w opisanym przeze mnie przedziale. Pani przewodnicząca, nie słuchała mnie pani...

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Tutaj liczą panu posłowi czas. Zupełnie niesłusznie.

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Tak. Pan poseł tu mówi, że trajkoczę. Nie wiem, sam wygląda jak jakaś kura wygłodniała, ale już kończę. Już nie trajkoczę. Proszę, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Przed wszystkim pan minister musi pana słuchać.

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister akurat słuchał. Taką mam przynajmniej nadzieję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Ale bo nie zrozumiałam, czy pan konkluduje, czy...

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Tak, już skonkludowałem.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dobrze. Właśnie chciałam się upewnić.

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Ale miałem wnioski. Miałem nadzieję, że się pani odniesie.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Ale to nie do mnie chyba wnioski.

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Pani prowadzi posiedzenie, to do kogo?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Ja prowadzę posiedzenie, tak, ale nie przygotował pan opinii w sprawie tego dokumentu.

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Nie. Opinii nie przygotowałem. Natomiast w mojej ocenie dokumentacja przekazana przez rząd jest niewystarczająca. Czy w zasadzie brak jej do podjęcia w pełni...

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Tak, to zrozumiałam, ale Komisja ma określone możliwości w przypadku tego dokumentu, bo jest to komunikat. Najpierw więc otworzę dyskusję, a później będziemy konkludować. Czy ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie? Jeśli nikt nie chce zabrać głosu... Pan poseł Grzyb, a później oczywiście poproszę pana ministra o odniesienie się do tych uwag.

Posel Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Myślę, że to nie jest pierwsza komunikacja, na pewno to nie jest pierwsza komunikacja, która dotyczy w tej wersji pierwiastków krytycznych, a tak naprawdę zaczęło się od bardzo wczesnej komunikacji dotyczącej pierwiastków ziem rzadkich. To był rok 2010 i chyba 2014, kiedy zwrócono na to uwagę, że nawet złom IT z obszaru Unii Europejskiej eksportujemy do Chin, gdy Europa jest generalnie uboga w surowce. W moim przekonaniu więc to jest bardzo późna konstatacja, że jesteśmy ubodzy. Ze względów oczywistych, przede wszystkim środowiskowych, wyeksportowaliśmy tę produkcję pierwiastków ziem rzadkich i pierwiastków krytycznych do Azji.

Ale chciałbym zapytać pana ministra o rzecz następującą: czy my w Polsce prowadzimy jakąś szerszą pracę dotyczącą odzyskiwania właśnie pierwiastków krytycznych, w tym również pierwiastków ziem rzadkich, w oparciu o istniejące hałdy górnicze? Mamy cały szereg obszarów, gdzie są pozostałości po flotacyjnych, gdzie mamy hałdy górnicze. Chyba co najmniej od 60 lat w Polsce funkcjonuje taka firma Haldex, która zajmuje się odzyskiwaniem węgla z hałd górniczych i niektórymi innymi pierwiastkami. To kiedyś była chyba spółka polsko-węgierska, jeżeli dobrze pamiętam. Bo przecież te hałdy górnicze docelowo mają być obszarem recyklingu, i to nie tylko po to, żeby odzyskać pospółkę, którą się podsadza wyrobiska górnicze, ale również jest tam bardzo wiele pierwiastków, które są do odzyskania. To jest pierwsza rzecz.

Czy tym miałyby się zajmować to krajowe centrum poszukiwań, czy ono jest tutaj proponowane jako innego rodzaju rozwiązanie? I w związku z tym, jak pan widzi szansę na to, żeby również tego typu procesy i tego typu centrum były dofinansowane z funduszy europejskich?

I tak przy okazji, dobrze, że pan minister wspomniał REPowerEU. Mieliśmy z części pożyczkowej bardzo intensywnie wspierać rozwój rodzimych źródeł energii. No ale, jak słyszę, nie cała część pożyczkowa... Kiedy REPowerEU był przygotowany, to było bodajże w skali całej Unii 210 mld euro niewykorzystanych pieniędzy i co najmniej 10% w tej sumie stanowiły polskie niewykorzystane pieniądze. Ile przeznaczaliśmy na przebudowę polskiego sektora wytwarzania energii z REPowerEU? A słyszę, że 5 mld mamy oddać jako niewykorzystane. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję, panie pośle. Nie widzę więcej zgłoszeń. Panie ministrze, bardzo proszę odnieść się do obu wypowiedzi, odpowiedzieć, zwłaszcza na wnioski dotyczące uzupełnienia.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo. To ja może zacznę od końca, czyli odpowiadając na pytania pana posła Grzyba, jeżeli chodzi o REPowerEU i jak to jest wykorzystane, to ja bym przedstawił materiał na piśmie. Natomiast jeżeli chodzi o łańd, to jesteśmy w tej chwili na etapie po inwentaryzacji. To jest około 1500 łańd. Trwają już pilotażowe badania, co tam w tych łańdach jest. Zatem, jak już będziemy mieli szerszy obraz tego, co tam jest, to będzie można uruchomić jakieś fundusze, jeżeli będzie taka potrzeba, żeby te materiały, te surowce stamtąd pozyskiwać.

Odnosząc się do wypowiedzi pana posła sprawozdawcy, wydaje mi się, że my się zgadzamy, tylko przykładamy trochę inną wagę do problemu, który został opisany w komunikacie jako Europejskie Centrum Surowców Krytycznych. Chciałbym zwrócić uwagę na dwie rzeczy. Po pierwsze, można się zastanowić, czy to będzie instytucja podobna do tej wspólnej platformy zakupowej gazu, która była polskim pomysłem, popieranym chyba przez wszystkie rządy. Ona działa i jest uważana w Komisji Europejskiej jako jeden z sukcesów. To jest jedyna taka instytucja, do której można się odnosić.

Natomiast opis tej instytucji czy pomysłu na tę instytucję w komunikacie jest bardzo ogólny, tak jak powiedział pan poseł. Oczywiście jest szkoła, że na wszelki wypadek idziemy z wetem, że nam się to po prostu nie podoba. Ale moim zdaniem suwerenność zawsze będzie nam przyświecać przy pracach nad projektami legislacyjnymi, więc na tym etapie jest za wcześnie – i to też powiem z punktu widzenia strategii negocjacyjnej – żeby mówić po prostu „nie” na wszelki wypadek, dlatego że jest to pomysł tak płynny i tak ogólny, że lepiej poczekać i rozmawiać z Komisją na szczeblu roboczym, że nie podoba nam się, jeżeli to będzie taka czy taka instytucja, i bardziej pchać ich w kierunku bardzo ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i tak dalej, i tak dalej. Natomiast nie zajmować twardego stanowiska, bo to nam na przykład może uniemożliwić budowę koalicji z jakimś innym państwem, który jednak jakiejs instytucji chce. Dlatego na etapie komunikatu uważam, że bardzo efektywne jest posiadanie bardziej elastycznego stanowiska, mniej kategorycznego. Natomiast, tak jak mówię, bronimy suwerenności i zwłaszcza w temacie surowców krytycznych to jest bezdyskusyjne.

Dlatego prosiłbym o przyjęcie tego stanowiska, bo ono naprawdę broni naszej suwerenności surowcowej i będziemy robić wszystko, żeby, jak już się pojawiają jakieś propozycje legislacyjne, pracować z nimi tak, żeby to już było opisane. Wtedy znowu przyjdziemy ze stanowiskiem i to stanowisko będzie już bardziej konkretne. Wtedy możemy sobie podyskutować, jak można zmieniać trochę bardziej w lewo czy w prawo. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Czy pan poseł sprawozdawca chciał jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Trzymam za słowo. Cieszę się z tej deklaracji. Natomiast prosiłbym w takim razie, jak następnym razem wrócimy do tematu, żeby państwo, przygotowując stanowisko rządu, uwzględnili w tym stanowisku czy przedstawili członkom Komisji również analizę rynkową i gospodarczą, czy Polska chce w jakiś sposób skorzystać, z tych na razie w dość ogólny sposób opisanych mechanizmów wspierania – jak rozumiemy, z funduszy unijnych, czyli też z naszych pieniędzy – tych nowych działalności gospodarczych, przemysłowych.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Oczywiście.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

To rozumiem, że mamy konkluzję i konsensus. Bardzo dziękuję, panie pośle. Pana ministra prosimy o uwzględnienie tego, o czym mówił pan poseł sprawozdawca. W związku z tym stwierdzam, że **Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat dokumentu o sygnaturze COM(2025) 945 wersja ostateczna i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.**

Przechodzimy do pkt V – dokument COM(2025) 994, wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych. Bardzo proszę pana ministra Krzysztofa Bolestę o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo. Mam dzisiaj hat tricka. To jest, proszę państwa, wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych. Czyli mieliśmy komunikat, teraz mamy już projekt rozporządzenia. Krótko – dwa główne elementy tego rozporządzenia, które są z naszego punktu widzenia najważniejsze. Pierwsze z nich to jest ustanowienie, począwszy od 2030 roku, krajowych celów w zakresie udziału korporacyjnych pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych rejestracjach samochodów osobowych i dostawczych. Te cele są – wspomnę tylko pojazdy zeroemisyjne – czyli 31% na rok 2030 i 56% na rok 2035. Dla dostawczych też są określone cele.

Natomiast to, co jest ciekawe w tej konstrukcji rozporządzenia, to to, że ono mówi: obowiązki wyznaczenia celów obligatoryjnych są po stronie państw członkowskich. Czyli Komisja Europejska daje kij i my, jako Polska, musimy pilnować tych celów. A jeżeli chodzi o zachęty, to sami musimy sobie te zachęty wymyśleć.

My się na taką konstrukcję nie zgadzamy. Jesteśmy przeciwni wprowadzaniu obligatoryjnych minimalnych udziałów pojazdów zeroemisyjnych we flotach. Uważamy, że cele powinny być dobrowolne, a lepsze dostosowania w zakresie obniżania emisyjności transportu dadzą zachęty, a nie twarde cele.

Jeżeli chodzi o to, co nam się podoba w tym rozporządzeniu, to jest to wprowadzenie instytucji wytworzonych w Unii Europejskiej. Ale tak jak w punkcie, który opisywałem poprzednio, który będziemy dyskutować na Radzie, tutaj ten zakres *made in EU* jest zbyt płytki i będziemy chcieli, żeby to nie tylko obejmowało końcowy montaż importowanych komponentów, ale szerzej – łańcuch wartości.

Bardzo nam się nie podoba to, że rozporządzenie nakłada bardzo dużo obowiązków raportowania. To jest taka dodatkowa biurokracja, do której nie jesteśmy przygotowani i która będzie się wiązała z ponoszeniem przez administrację, ale też przez firmy, czyli przez całą gospodarkę, dodatkowych kosztów.

To, na co też zwracamy uwagę Komisji Europejskiej, to jest to, że oni mówią, że sektor małych i średnich przedsiębiorstw, i mikroprzedsiębiorstw jest wyłączony z zakresu rozporządzenia, natomiast nie mówią wprost, że wyłączone są z tego samochody udostępniane przez firmy zajmujące się leasingiem i wynajmem długoterminowym. Czyli niby te najmniejsze firmy są wyłączone, ale jak taka firma będzie musiała zgłosić się po samochód, to ten samochód będzie od firmy leasingowej czy od firmy z wypożyczenia długoterminowego i też będzie musiał realizować te cele. Czyli *de facto* jest objęta i uważamy, że to jest absolutnie nieakceptowalne. Oczywiście pojazdy specjalnego przeznaczenia też są objęte tym rozporządzeniem, ale jeżeli zamienimy cele obligatoryjne na dobrowolne, to też ten problem zostanie rozwiązany.

To są więc główne elementy naszego stanowiska: odejście od obligatoryjnych celów na rzecz dobrowolnych, prawdziwe wyłączenie małych, średnich i mikroprzedsiębiorstw, mocniejszy komponent *made in EU* i zdecydowanie lżejsza sprawozdawczość, która nie będzie obciążać firm i sektora publicznego. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest posłanka Agnieszka Soin. Bardzo proszę o zabranie głosu.

Posel Agnieszka Soin (PiS):

Bardzo dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowna Komisjo, mam przyjemność przedstawić wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych. Celem tego projektu jest zwiększenie popytu na pojazdy nisko- i bezemisyjne we flotach korporacyjnych w segmencie aut osobowych i dostawczych, zwiększenie dostępności tego typu pojazdów na rynku wtórnym, a także zmniejszenie zużycia paliw kopalnych, co ma przyczynić się do realizacji celów Unii w zakresie bezpieczeństwa energetycznego i dekarbonizacji transportu.

Wniosek stanowi kontynuację działań zapowiedzianych przez Komisję w komunikacie „Dekarbonizacja flot korporacyjnych”. Komisja dostrzega tutaj duży potencjał pojazdów korporacyjnych, gdyż większy udział zeroemisyjnych pojazdów korporacyjnych może zwiększyć konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego, pomóc przyspieszyć redukcję emisji z transportu i ułatwić sprawiedliwą transformację dzięki zwiększeniu dostępności pojazdów zeroemisyjnych na rynku wtórnym. Zdaniem Komisji potencjał ten jest obecnie niedostatecznie wykorzystywany.

Projekt rozporządzenia w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych jest ściśle powiązany z celami klimatycznymi Unii Europejskiej, zapisanymi w Europejskim Zielonym Ładzie oraz europejskim prawie o klimacie. Dokumenty te nakładają na wspólnotę obowiązek osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku. Komisja zidentyfikowała floty korporacyjne jako segment o najwyższym, a dotychczas niewystarczająco wykorzystanym potencjale do przyspieszenia tej transformacji.

Ważnym aspektem genezy projektu jest również analiza rynku wtórnego. Pojazdy służbowe rotują znacznie szybciej niż prywatne, często trafiają do odsprzedaży już po trzech, pięciu latach. Zwiększenie udziału aut elektrycznych w firmach może bezpośrednio przełożyć się na większą dostępność i przystępność cenową używanych pojazdów bezemisyjnych dla obywateli i podmiotów sektora małych i średnich przedsiębiorstw.

W przedstawionym projekcie stanowisko rządu do opiniowanego projektu jest negatywne wobec propozycji ustalenia obligatoryjnych celów udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych we flotach pojazdów korporacyjnych. W ocenie Rady Ministrów proponowana regulacja powinna być oparta na systemie zachęt, a nie na odgórnie narzuconych celach. To, co przed chwilą pan minister wspomniał. Wątpliwości rządu budzą także założenia, że regulacja pobudzi rynek wtórny z uwagi na duże przebiegi pojazdów korporacyjnych. Są one podatne na częste awarie czy znaczne zużycie baterii, co może zniechęcić kolejnych nabywców, nawet pomimo niskich cen lub różnych zachęt.

Rząd w swoim stanowisku podkreśla, że ze względu na konieczność ochrony przedsiębiorców przed zbyt wysokimi kosztami bieżącej działalności rząd jest przeciwny wprowadzeniu ewentualnych regulacji wyznaczających konieczność zapewnienia obligatoryjnych minimalnych udziałów pojazdów zeroemisyjnych we flotach. Cel dotyczący pojazdów zeroemisyjnych powinien być dobrowolny. Proponowana regulacja powinna być oparta o system zachęt – o tym też pan minister przed sekundą wspomniał – a nie odgórnie narzucone cele wyznaczone dla poszczególnych państw członkowskich.

Komisja zdecydowała się wyłączyć z projektu rozporządzenia małe i średnie przedsiębiorstwa oraz mikroprzedsiębiorstwa, ale propozycja Komisji w obecnej formie będzie miała bezpośredni wpływ na osoby fizyczne oraz małe firmy, gdyż na przykład leasingodawca czy podmiot wynajmujący pojazdy, jako przedsiębiorstwo spełniające warunki określone w projekcie, będzie musiał nabywać pojazdy zeroemisyjne. Zatem leasingobiorca czy najemca będzie miał bardzo ograniczoną możliwość wyboru innego samochodu niż elektryczny. Zatem tak skonstruowana propozycja w praktyce będzie odnosiła się do większości użytkowników pojazdów eksploatowanych nawet przez małe firmy lub działalności jednoosobowe w ramach leasingu lub najmu. Będzie to sprzeczne z deklaracją Komisji, że przepisy mają dotyczyć jedynie flot korporacyjnych dużych przedsiębiorstw.

W ocenie strony społecznej tempo wdrażania rozwiązań przewidziane w tym wniosku Komisji jest nieadekwatne do możliwości adaptacji przedsiębiorstw z sektora motoryzacyjnego i ich zdolności do przeprowadzenia niezbędnych procesów inwestycyjnych. Sytuacja taka stwarza ryzyko spadku jego konkurencyjności, a tym samym może oznaczać potrzebę redukcji liczby miejsc pracy w krajowych przedsiębiorstwach. Proponowane zmiany, mimo umożliwienia zróżnicowania celów narodowych, nie uwzględniają adekwatnie różnic regionalnych w Unii Europejskiej

w dostępności pojazdów zeroemisyjnych, infrastruktury oraz warunków klimatycznych wpływających bezpośrednio na zasięgi samochodów zeroemisyjnych i ich operacyjne wykorzystanie. Niska jest też dostępność infrastruktury ładowania, zwłaszcza poza dużymi aglomeracjami. W tym kontekście ustanowienie celów narodowych związanych z udziałem nowych pojazdów korporacyjnych w rejestracjach w sytuacji, gdy infrastruktura nie jest jeszcze w pełni funkcjonalna, może prowadzić do zakłóceń działalności operacyjnej wielu przedsiębiorstw i mieć negatywne konsekwencje ekonomiczne.

Wątpliwości rządu budzi również fakt, że proponowane przepisy mogłyby objąć również pojazdy wykorzystywane do realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa publicznego, ratownictwa oraz reagowania kryzysowego. Ponadto projektowany zakaz może wywołać negatywne skutki dla programów ukierunkowanych na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.

W ocenie Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji przyjęcie projektowanego rozporządzenia budzi szereg wątpliwości. Projekt zakłada przyjęcie arbitralnych celów co do struktury typów pojazdów we flotach korporacyjnych, niezależnie od racjonalności ekonomicznej i funkcjonalnej prowadzonej działalności gospodarczej. Obowiązek realizacji celów nałożono na państwa członkowskie, choć to niezależne decyzje inwestycyjne przedsiębiorstw będą decydowały o faktycznych możliwościach osiągnięcia założeń regulacji.

W mojej opinii sprzeciw wobec tego projektu rozporządzenia należy uznać za uzasadniony, ponieważ projekt ten uderza w niezależność przedsiębiorstw. To powinno być na zasadzie dobrowolności, a nie poprzez przymus. Tak naprawdę to przedsiębiorcy sami powinni kalkulować, w jaki sposób ich firmy działają i jakie auta powinny nabywać, co im się bardziej opłaca. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Otwieram dyskusję. Pan poseł Grzyb.

Poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie ministrze, pamiętam jeszcze pracę nad *Clean Vehicles Directive*. Jak rozumiem, od tamtego czasu wiele się zmieniło. Główna moja uwaga jest taka, że w chwili obecnej nowe regulacje, które są wprowadzane, nie są wprowadzane w drodze dyrektyw, tylko rozporządzeniami. Oczywiście to ma przyspieszyć realizację celów, które są założone, ale z drugiej strony nie pozwala na zastosowanie pewnych szczególnych rozwiązań, które charakteryzują poszczególne państwa członkowskie.

Druga sprawa, która się wiąże z tym rozporządzeniem, bo główna koncentracja naszej uwagi jest związana z pojazdami elektrycznymi, ale przecież tam są również niskoemisyjne. Gdyby pan mógł rozwinąć, jakie kategorie napędu są w tej części preferowane, jeżeli chodzi o niskoemisyjne. Czy to jest zgodne z dyrektywą o paliwach alternatywnych, czy jest tu jakaś odrębność regulacyjna w tym zakresie?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo. Znowu od końca. Czyli najpierw – oczywiście podzielam opinię pana posła, jeżeli chodzi o rozporządzenie *versus* dyrektywa. Rozporządzenie zawsze jest też trudniejsze do procedowania przez państwa członkowskie, natomiast dużo lepsze z punktu widzenia Komisji Europejskiej. My oczywiście zawsze wolimy dyrektywę, bo to pozwala na uwzględnienie specyfiki państw członkowskich.

Jeżeli chodzi o te niskoemisyjne, to są to wszystkie napędy, które są do 50 gram na kilometr. Są to więc na przykład biopaliwa, które w to wchodzi i muszą realizować maksymalny próg emisyjności.

Dziękuję pani poseł sprawozdawcy za to wystąpienie, w mojej opinii nawet bardziej kompleksowe niż moje. Bardzo bym prosił o przyjęcie stanowiska.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Zakończyliśmy dyskusję. **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2025) 994 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.**

Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam posiedzenie Komisji.