

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 132)

z dnia 25 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 132)

25 marca 2026 r.

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

- I. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 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 informację Rady Ministrów o posiedzeniu Rady Europejskiej, które odbyło się w dniach 19 i 20 marca 2026 r.;
- II. informację o dokumentach, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2026) 4, 79, 91, 92, 93, 95, 97, 98, 106, 109 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.); C(2026) 562, C(2026) 3225, COM(2026) 96, 101 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.);
- III. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 i (UE) 2024/1257 w odniesieniu do uproszczenia wymogów technicznych i procedur badań pojazdów silnikowych oraz uchylającego dyrektywę Rady 70/157/EWG i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 (COM(2025) 993 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Ignacy Niemczycki** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych wraz ze współpracownikami, **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Czachór** stały doradca Komisji.

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

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

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

Przechodzimy od razu do pkt I, czyli Rada Europejska, która odbędzie się w dniach 19 i 20 marca. Bardzo proszę o przedstawienie informacji przez pana ministra Ignacego Niemczyckiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Ignacy Niemczycki:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Szanowni panowie posłowie, szanowne panie posłanki, 19 marca w Brukseli odbyło się posiedzenie Rady Europejskiej poświęcone Ukrainie, Bliskiemu Wschodowi, konkurencyjności, obronie i bezpieczeństwu, migracji i multilateralizmowi. W sprawie Ukrainy niestety po raz kolejny część zapisów została przyjęta tylko przez 25 państw, bez Węgier i Słowacji. W pozostałych tematach Rada Europejska przyjęła konkluzje.

Najważniejszym z punktu widzenia Polski tematem była kwestia oczywiście cen energii jako czynnika wpływającego w dużym stopniu na możliwości rozwoju naszej gospodarki, dlatego też cieszymy się z wynegocjowanego podczas Rady zestawu rozwiązań ukierunkowanych na poprawę dostępności energii w krótkim terminie. Natomiast dla nas najistotniejsze jest to, że mają one uwzględniać specyficzne uwarunkowania państw członkowskich i dotyczyć istotnych zmian w sposobie funkcjonowania systemu ETS. Tu chcę zaznaczyć, że Polska otrzyma wsparcie w ramach zapowiadzanego mechanizmu ETS Investment Boosters, który zostanie zasilony 400 mln uprawnień do emisji. Po dzisiejszej cenie emisji to jest około 30 mld euro, jeżeli chodzi o całość tego mechanizmu.

Udało się też wydłużyć okres przydzielania darmowych uprawnień do emisji dla przemysłu. W tej ważnej dla polskiego przemysłu sprawie mogliśmy też liczyć na dobrą współpracę z włoskimi partnerami. Udało nam się skłonić najbardziej proklimatyczne państwa i Komisję Europejską do elastycznego podejścia w sprawie ETS.

Niestety ponownie nie osiągnięto porozumienia w sprawie pożyczki dla Ukrainy oraz 20. pakietu sankcji wobec Rosji. Obie sprawy są blokowane przez Węgry, a sankcje – także przez Słowację. Tym razem podnoszona jest kwestia rurociągu „Przyjaźń” i przesyłu rosyjskiej ropy do Węgier i na Słowację. Co istotne jednak dla Polski, w oświadczeniu 25 państw członkowskich liderzy zadeklarowali dalsze wsparcie wojskowe dla Ukrainy i dalszą presję na Rosję. Zapowiedzieli także ograniczenie dochodów Rosji z tytułu sprzedaży ropy naftowej oraz działania przeciw rosyjskiej flocie cienia. Rada Europejska odniosła się też do sytuacji na Bliskim Wschodzie, gdzie szeroko omawiano konsekwencje wojny USA i Izraela z Iranem. Liderzy przedyskutowali możliwości przeciwdziałania wzrostowi cen surowców energetycznych i zapewnienia bezpieczeństwa obywatelom UE. W tym kontekście Polska razem z Włochami i Danią doprowadziła do przyjęcia deklaracji, że celem UE jest uniknięcie kryzysu migracyjnego, jaki miał miejsce w 2015 r. w związku z konfliktem w Syrii.

W sprawie europejskiej obrony bezpieczeństwa liderzy podkreślili potrzebę rozwoju kluczowych zdolności w harmonizacji z NATO i zgodnie z naszymi postulatami wzmocnienie flanki wschodniej. Szczyt odnotował też istotny dla nas komunikat Komisji w sprawie wsparcia dla regionów UE graniczących z Rosją, Białorusią i Ukrainą.

Jeżeli chodzi o ten ostatni temat, czyli europejską obronę i bezpieczeństwo, to muszę powiedzieć, że dostrzegamy tu zasadniczą zmianę. Już w pierwotnym projekcie konkluzji pojawiała się flanką wschodnią, nie musieliśmy o to specjalnie zabiegać. Cieszę się, że doszło do faktycznej zmiany myślenia. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos w tej sprawie? Pan poseł Jabłoński.

Poseł Paweł Jabłoński (PiS):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, w dyskusji po zakończeniu posiedzenia Rady Europejskiej, zainicjowanej tak naprawdę wystąpieniem medialnym pana prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska, pojawił się temat dotyczący rzekomego sukcesu, jaki Polska osiągnęła w sprawie ETS. Premier Tusk opowiadał, że udało się stworzyć jakąś koalicję, że Polska osiągnie jakieś korzyści finansowe, że będziemy beneficjentami jakiegoś nowego instrumentu finansowego. Tymczasem, jakby na to nie patrzeć, w konkluzjach w dalszym ciągu – i to jest tak naprawdę twardy dokument – znajduje się tam zapis o tym, że utrzymana zostaje kluczowa rola systemu ETS jako instrumentu wdrażania polityki klimatycznej. To jak to jest w rzeczywistości? Jakie konkretne efekty tych działań zostały osiągnięte? Dlaczego Polska nie zapobiegła temu, aby w tych konkluzjach się taki, szkodliwy po prostu z naszego punktu widzenia, zapis nie znalazł? Dlaczego nie doprowadziliśmy do tego, żeby po prostu tego kluczowego elementu już więcej tam nie było? Jak rozumiem, nasze stanowisko miało być takie, żeby doprowadzić do zawieszenia tego systemu. Czy w ogóle została podjęta próba doprowadzenia do zawieszenia systemu ETS? I jeżeli została, to dlaczego się nie powiodła? Jeżeli nie została, to dlaczego?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie widzę.

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSZ Ignacy Niemczycki:

Dziękuję bardzo. Odpowiadając na pierwszą część pytania, apelowałbym o to, żeby czytać konkluzje w całości. Tam są oczywiście zdania o tym, że ETS stanowi kluczowy instrument polityki dekarbonizacyjnej, z czym ciężko się nie zgodzić. Natomiast są też zapisy takie jak: Rada Europejska wzywa Komisję, by pilnie przedstawiła ukierunkowane środki obejmujące wszystkie komponenty cen energii elektrycznej i dotyczące konkretnych działań na rzecz obniżenia cen energii elektrycznej, z uwzględnieniem różnych sytuacji w poszczególnych państwach członkowskich. Potem jest zapis: zwraca się do Komisji, aby najpóźniej do lipca 2026 r. przedstawiła przegląd systemu handlu emisjami z myślą o ograniczonej zmienności opłat emisyjnych i złagodzenia jej wpływu na ceny energii elektrycznej. Nie zgadzam się więc z oceną, że w konkluzjach nie ma odzwierciedlenia tego, o czym ja też dzisiaj mówiłem, czyli zasadniczej reformy systemu ETS.

Zwracam też uwagę pana posła na list, jaki szefowa Komisji Europejskiej wysłała do przywódców przed posiedzeniem Rady Europejskiej, bo to jest zapowiedź konkretnych działań ze strony Komisji Europejskiej. Szczegółowe potwierdzenie tych działań mieliśmy już podczas wystąpienia przewodniczącej Komisji Europejskiej po Radzie Europejskiej.

Zgadzam się z panem posłem w tym zakresie, że przetłumaczenie konkluzji Rady Europejskiej na przepisy jeszcze jest przed nami. Natomiast konkluzje Rady Europejskiej nigdy nie są same w sobie źródłem przepisów.

Jeżeli chodzi o wyjście z systemu ETS, to ono w obecnej sytuacji prawnej nie jest możliwe i oznaczałoby natychmiastowe wszczęcie postępowania ze strony Komisji i dość przewidywalny, szybki wyrok, prawdopodobnie też ze środkami zabezpieczającymi ze strony TSUE. Wszyscy dostrzegamy wyzwania i problemy związane z systemem ETS, ale też trzeba pamiętać, że uzależnienie Europy od paliw kopalnianych dzisiaj bardzo jasno, w sposób wyraźny wpływa na naszą konkurencyjność w wymiarze globalnym. To, jak wzrosły ceny ropy czy gazu w efekcie konfliktu z Iranem, dotyka całą Europę. W tym sensie więc to jest kwestia naszego bezpieczeństwa, żeby ograniczyć zależność od paliw kopalnianych. Mam nadzieję, że pan poseł się z tym zgadza. Ciężko mi sobie wyobrazić, żebyśmy postulowali dzisiaj dalsze uzależnienie Europy i Polski od ropy i gazu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Jabłoński.

Posel Paweł Jabłoński (PiS):

Panie ministrze, to, czy pan się z czymś zgadza, czy się nie zgadza, to jest jedna kwestia, ale ja zadałem konkretne pytanie. Czy Polska sformułowała postulat zawieszenia systemu ETS? Bo o takich postulatach Polska mówiła, jeszcze poprzedni rząd, już w 2019 i 2020 r., ale w ostatnim czasie zmieniła się sytuacja w Europie o tyle, że takie głosy zaczęły się pojawiać nawet ze strony takich państw jak Niemcy i Francja. W konkluzjach tymczasem nie ma mowy o jakimkolwiek zawieszeniu. Przeciwnie, jest mowa o utrzymaniu zasadniczej roli ETS w transformacji klimatycznej i energetycznej, a mowa jest jedynie o tym, aby Komisja Europejska do lipca przedstawiła przegląd systemu handlu emisjami z myślą o ograniczeniu zmienności opłat emisyjnych. To jest środek, który już wielokrotnie był omawiany, zwłaszcza kiedy ceny uprawnień poszły mocno w górę. Żaden efekt nie nastąpił. Komisja może się zastanawiać nad kolejnymi mechanizmami stabilizacyjnymi, ale jeśli ustabilizujemy sytuację taką, jaka jest dzisiaj, to znaczy, że ustabilizujemy tę drożynę. W związku z tym pytanie jeszcze raz: Czy Polska sformułowała taki postulat, żeby zawiesić system ETS? Nie żeby pojedyncze państwa z niego wychodziły, tylko żeby go zawiesić na poziomie unijnym. Czy postulat został sformułowany? Jeżeli nie, to dlaczego? A jeżeli tak, to dlaczego nie został osiągnięty sukces?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSZ Ignacy Niemczycki:

Dziękuję bardzo. Może zacznę od jakiegoś kontekstu, bo mam wrażenie jednak niepełnego przedstawienia informacji. Pakiet „Fit for 55” był negocjowany za rządu PiS. Jeżeli chodzi o sam system ETS, to jak pan wie, było już wielokrotnie podnoszone w debacie publicznej. W 2023 r. premier Morawiecki mówił o niemożliwości wyjścia z tego systemu. Teraz, szykując stanowisko na Radę Europejską i plan naszych działań – i pan poseł to wie, ponieważ też

wcześniej pracował w rządzie – patrzymy, jakie są realne możliwości wpływu na konkluzje. Oczywiście w rozmowach testujemy taką wersję zawieszenia całego systemu. To nie jest kwestia, która się nie pojawia w naszych dyskusjach. Natomiast wiemy też, jakie są realia. Nie ma dzisiaj praktycznie żadnego dużego państwa, które by mówiło o tym, że system ETS trzeba całościowo zawiesić. To, co pan mówi o Francji i Niemczech, to nie słyszałem takiego stanowiska rządu. Być może wypowiadają się pojedyncze osoby. A nawet Włosi, którzy są bardzo krytyczni wobec systemu ETS, szukali szczegółowych rozwiązań. Mam poczucie, że dla pana ugrupowania często wyrocznią w sprawach unijnych jest właśnie podejście pani premier Meloni. Zwracam uwagę, że pani premier Meloni razem z nami tym razem bardzo dobrze współpracowała. Musieliśmy to wziąć na siebie. I pani premier Meloni, wyjeżdżając z tego szczytu, też dała sygnał, że jest zadowolona z planowanych reform. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Jeszcze pan poseł, bardzo proszę.

Posel Pawel Jabłoński (PiS):

Panie ministrze, jeżeli pan mówi, że jakieś pojedyncze osoby się w ten sposób wypowiadają, to zacytuję panu taką jedną pojedynczą osobę. 11 lutego niejaki Friedrich Merz powiedział coś takiego: „System ETS nie ma służyć do generowania nowych dochodów. Został wprowadzony po to, by ograniczyć emisję CO₂, a jednocześnie umożliwić przedsiębiorcom przejście na produkcję wolną od niej. Jeżeli więc nie da się tego osiągnąć i nie jest to właściwe narzędzie, powinniśmy być bardzo otwarci na jego rewizję albo przynajmniej odłożenie w czasie”. Zatem – zawieszenie. Wspomniał pan, panie ministrze, że testujecie to państwo w rozmowach. Proszę w takim razie o informację, z kim takie rozmowy były prowadzone, w jaki sposób i jaki był wynik tego testowania.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSZ Ignacy Niemczycki:

Dziękuję bardzo. Jeżeli pan cytuje słowa, to przedstawia pan też ich interpretację. Odłożenie w czasie niekoniecznie oznacza zawieszenie. Jak pan wie, o odłożeniu w czasie możemy mówić w konkretnych aspektach tego systemu. Po pierwsze, odłożenie w czasie systemu ETS2, do czego udało się Europę przekonać temu rządowi, a nie poprzedniemu. Po drugie, mówimy o zmianie dotyczącej darmowych uprawnień dla przemysłu energochłonnego. To też jest odłożenie w czasie odejścia od tego systemu. Wspominałem o tym wcześniej. Być może pan poseł tego nie słyszał.

Co do kontaktu w sprawie zawieszenia systemu ETS, to wie pan, na co dzień, jak się prowadzi politykę unijną, tak jak pan dobrze wie, rozmawia się z bardzo wieloma przedstawicielami innych rządów, czy to przy okazji posiedzeń ambasadorów, czy przy okazji Coreperu, czy przy okazji na przykład Rady ds. Ogólnych, czy Rady ENVI. Tych kontaktów jest więc całe multum i po prostu patrzymy – to jest zupełna podstawa – patrzymy, jakie są stanowiska innych państw członkowskich i co jest realne, a co realne nie jest.

Oczywiście możemy się tutaj przekonywać, ale jeżeli byłaby większość za tym, żeby system ETS zawiesić, to po prostu by się to wydarzyło. Duża część państw członkowskich – i proszę to też przyjąć – uważa, że system ETS jest systemem, który wspiera odejście od paliw kopalnianych i pozwala Europie uniezależnić się od często reżimów, z którymi mamy różne relacje.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Proszę, pan poseł i pan poseł Grzyb.

Posel Pawel Jabłoński (PiS):

Jeśli mogę, to poprosiłbym o odpowiedź na piśmie w tej sprawie, skoro pan minister mówi, że gdyby była większość, to by się to wydarzyło. No to pytanie: Czy Polska w ogóle podejmuje jakieś działania, żeby taką większość stworzyć? Mówi pan, że było całe multum kontaktów. To bardzo proszę o informację na piśmie, z kim te rozmowy były prowadzone, kiedy kto je podejmował.

Także wracam do mojego poprzedniego pytania o ten przełom, o którym mówił pan premier Tusk. Rzekomo mamy być beneficjentem jakiegoś nowego instrumentu finansowego. Pojawiła się kwota 30 mld zł. Jakie są szczegóły tego instrumentu, jeśli pan minister nie potrafi nam tego dzisiaj przedstawić w sprawie systemu ETS2. Przypominam, że to posłowie koalicji

dzisiaj rządzącej głosowali za tym systemem, więc mam nadzieję, że ta rewizja nastąpiła także i u was, ale proszę o informację na piśmie.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Prosimy o informację na piśmie. Rozumiem, że negocjacje po prostu trwają, panie pośle. O tym mówił pan minister. Pan poseł Grzyb i pan poseł Gadowski.

Posel Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie ministrze, chciałem zapytać o przegląd średniookresowy w zakresie ETS. Czy w ramach tego przeglądu istnieje również możliwość, po pierwsze, zwiększenia... nazwę to inaczej: uruchomienia większej ilości uprawnień z rezerwy, która jest tworzona w ramach pewnego mechanizmu uszczuplania na rynku ilości uprawnień w ramach MSR. Druga sprawa to jest kwestia udziału instytucji finansowych w obrocie uprawnieniami.

Przypominam sobie, że pan premier Morawiecki też przedstawiał taką możliwość na którejś z Rad – już nie pamiętam, to był chyba rok 2022 – możliwość wyłączenia instytucji finansowych z udziału w obrocie uprawnieniami, bo to znacznie podwyższa cenę tychże uprawnień. Pamiętamy, że oczywiście w samej dyrektywie o ETS tego się nie da zrobić, bo to trzeba zrobić w zupełnie innej dyrektywie. Kiedy podejmowana była ta decyzja w ramach tworzenia nowego prawa, to wtedy uprawnienia kosztowały około 5–7 euro. To też było poszukiwanie, w jaki sposób podwyższyć cenę uprawnień. Jednym z tych elementów stało się właśnie dopuszczenie instytucji finansowych do uczestnictwa w obrocie wtórnym tymi uprawnieniami.

Myślę, że również kwestia funduszu, który miałby rekompensować ten wysiłek dokonany ze strony Polski jako jednego z krajów, który musi ponieść duży wysiłek na skompensowanie, w szczególności w zakresie ETS2. Gdyby pan minister był uprzejmy to jakoś skomentować. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Pan poseł Gadowski.

Posel Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, ja bym prosił, żeby do tej odpowiedzi, której żąda klub Prawa i Sprawiedliwości, pan poseł, żeby pan dopisał działania rządu premiera Morawieckiego w kontekście związanym właśnie z obniżeniem, zawieszeniem systemu ETS przez osiem lat funkcjonowania rządów Prawa i Sprawiedliwości.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

I jeszcze pan poseł.

Posel Mariusz Witczak (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Po prośbie pana posła Gadowskiego trochę zmienia się sytuacja, bo być może rzeczywiście odpowiedź na piśmie ma sens tylko wtedy, kiedy wyraźnie zostaną opisane działania PiS w związku z tym, jak PiS godził się na wszystkie najbardziej absurdalne, ambitne cele klimatyczne. Bo to jest domena PiS, który na wszystkie najbardziej absurdalne cele klimatyczne godził się w strukturach Unii Europejskiej. I to ma wtedy sens. Bo co do zasady, pani przewodnicząca, to nie może być tak, że minister precyzyjnie odpowiada na pytania pana posła Jabłońskiego, który na marginesie był członkiem rządu Mateusza Morawieckiego i jego bliskim współpracownikiem, a poseł mówi „proszę na piśmie”, bo mu nie pasuje odpowiedź i słowa, które usłyszał. To jest robienie roboty i biurokratyzowanie życia publicznego, żeby po precyzyjnej odpowiedzi jeszcze dawać to samo na piśmie. Naprawdę opamiętajmy się, chyba że zrealizujemy prośbę posła Gadowskiego, bo to ma oczywiście sens.

Warto jeszcze przy tej okazji, panie ministrze, opisać działania PiS w ramach tej części polityki klimatycznej, która dotyczy Zielonego Ładu, działalności komisarza Wojciechowskiego, działalności Jarosława Kaczyńskiego, który z Wojciechowskim twierdził, że Zielony Ład dla rolników został napisany na ulicy Nowogrodzkiej. O tym też warto pisać, publikować. Plus „Gotowi na 55” – to jest jak najbardziej testament PiS dla Rzeczypospolitej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Oczywiście od pana ministra będziemy oczekiwać pełnej informacji na temat też historii ETS. Myślę, że pan minister na pewno o to zadba.

Mam jeszcze dwa zgłoszenia: posłanka Pawliczak i jeszcze raz pan poseł Jabłoński. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Jeśli nie widzę, a nie widzę, to zamykam listę mówców. Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Karolina Pawliczak (KO):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Chciałabym, panie ministrze, aby w tej informacji na piśmie, która, myślę, że do nas wszystkich dotrze, była przekazana również szczegółowa suma czy kwota środków, które zostały przekazane z ETS, bo tam jest bodajże ponad 140 mld zł za czasów Prawa i Sprawiedliwości. Gdzie te środki dokładnie zostały ulokowane i jaki procent z tej kwoty został przeznaczony na modernizację sieci elektroenergetycznej i w ogóle na modernizację systemu? Bardzo proszę o tę informację.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Jabłoński.

Posel Pawel Jablonski (PiS):

Cieszę się, że posłowie koalicji tak bardzo są spragnieni wiedzy, że proszą o rozszerzenie tej informacji. Przyłączam się do wszystkich państwa wniosków. Rozszerzmy, jeśli się da, panie ministrze, tę informację także o zestawienie tego, w jaki sposób w Parlamencie Europejskim głosowali przedstawiciele poszczególnych partii w kontekście systemu ETS2. Na przykład było takie głosowanie 18 kwietnia 2023 r. Cała koalicja, cała Lewica była za. Byliście za ETS2, drodzy państwo, więc warto, żeby w tym rozbudowanym piśmie również te elementy się znalazły, na co bardzo liczymy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję.

Czy pan minister jeszcze? Proszę bardzo, na koniec.

Sekretarz stanu w MSZ Ignacy Niemczycki:

Panie pośle, ja nie jestem chat GPT. To znaczy, wydaje mi się, że może pan... Ale jeżeli ma pan tutaj jakieś potrzeby, żeby wesprzeć pana...

Posel Pawel Jablonski (PiS):

Nie, panie ministrze. Jest pan ministrem. Jako posłowie zwracamy się o informację.

Sekretarz stanu w MSZ Ignacy Niemczycki:

Dokładnie – sekretarzem stanu. Dziękuję, że mi pan przerywa. Jeżeli więc pan nie jest w stanie sam znaleźć tej informacji, to oczywiście z przyjemnością ją panu dostarczę. Wydaje mi się, że łatwo skorzystać z otwartych źródeł, ale rozumiem, że to jest pana pomysł na korzystanie z pomocy administracji publicznej. Chętnie tej pomocy panu udzielę.

Odpowiadając na pana pytanie dotyczące mechanizmu ETS, wydaje mi się, że pan poseł mnie wcześniej nie słuchał, ponieważ dość precyzyjnie mówiłem o mechanizmie ETS Investment Booster, który ma być zasilony 400 mln uprawnień, które teraz pozostają w rezerwie. One zostaną sprzedane na rynku, co spowoduje spadek ceny uprawnień na rynku, a jednocześnie te pieniądze zostaną rozdzielone pomiędzy państwa członkowskie, gdzie głównym kryterium ma być kwestia PKB per capita. W związku z tym duża proporcja tych pieniędzy trafi do Polski. Jeżeli po dzisiejszym kursie przeliczymy 400 mln uprawnień, to wychodzi nam około 30 mld euro, więc są to znaczące pieniądze. Myślę, że nawet pan poseł nie może tego kwestionować. Mam nadzieję, że odpowiedziałem panu wystarczająco precyzyjnie. Jeżeli to by nie wystarczyło, to oczywiście służę dalszymi odpowiedziami na piśmie. Jeżeli chodzi o tę sprawę, to proszę precyzyjnie powiedzieć, o co panu chodzi, ponieważ wydaje mi się, że odpowiedziałem już bardzo precyzyjnie, udzielając panu całościowej informacji.

Odpowiadając na pozostałe pytania, przegląd śródkresowy to jest jedna z takich subtelnych rzeczy, które udało się uzyskać, że dzisiaj nie mówimy tylko o przeglądzie, ale mówimy o rewizji reformy. Przegląd bardzo często, jak pan poseł wie, jest dość technicznym działaniem, a tutaj mówimy jednak o zasadniczej zmianie w funkcjonowaniu systemu ETS. Jednym z założeń tego przeglądu, o którym już zupełnie otwarcie mówi Komisja Europejska, jest zwiększenie siły rażenia tej rezerwy Market Stability Reserve. Czyli doprowadziłoby to do tego, o czym pan mówił, czyli do obniżenia cen uprawnień.

Jeżeli chodzi o instytucje finansowe i ograniczenie spekulacji na uprawnieniach, to my ten temat cały czas podnosimy. Tutaj wyzwanie jest takie, że wiele firm chce korzystać z pośrednictwa instytucji finansowych, zwłaszcza mniejsi gracze. Wyzwaniem jest więc oddzielenie instytucji finansowych, które świadczą pewną usługę na rzecz tych podmiotów, które muszą nabyć uprawnienia, od tych instytucji, które zajmują się spekulacją. To stwarza obiektywny problem. Co do zasady jednak uważamy, że lepiej by było, żeby te instytucje w tym rynku nie uczestniczyły. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję bardzo.

Zakończyliśmy dyskusję. Stwierdzam, że **Komisja w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy o współpracy Rady Ministrów z Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej oraz Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej przyjęła do wiadomości informację Rady Ministrów o posiedzeniu Rady Europejskiej, które odbyło się w dniach 19 i 20 marca.**

Przechodzimy do pkt II, czyli informacji o dokumentach Unii Europejskiej, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to dokumenty w trybie art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. COM(2026) 4, 79, 91, 92, 93, 95, 97, 98, 106, 109; w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. C(2026) 562, C(2026) 3225, COM(2026) 96, 101. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić jakieś uwagi? Nie widzę. **Stwierdzam, że Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych przeze mnie dokumentów.** Bardzo dziękujemy, panie ministrze.

Przechodzimy do pkt III, czyli dokument COM(2025) 993, Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniający rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o sygnaturach 561/2006, 2018/858, 2019/2144 i 2024/1257 w odniesieniu do uproszczenia wymogów technicznych i procedur badań pojazdów silnikowych oraz uchylającego dyrektywę Rady 70/157/EWG i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady o numerze 540/2014.

Bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, szanowni państwo, opublikowany w styczniu 2026 r. pakiet motoryzacyjny Omnibus ma na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych i kosztów dla europejskich producentów, zwiększając globalną konkurencyjność sektora i zapewniając środki na wsparcie dekarbonizacji. Pozytywnie oceniamy samą inicjatywę Unii Europejskiej, zakładającą wprowadzenie uproszczeń regulacyjnych i zmniejszenie obciążeń dla sektora motoryzacyjnego. Zwiększenie spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi stanowi częściową odpowiedź na oczekiwania branży motoryzacyjnej oraz stwarza warunki dla lepszego funkcjonowania przedsiębiorstw.

Tym niemniej uważamy, że prace nad pakietem motoryzacyjnym powinny być rozszerzone o aspekty związane z zagwarantowaniem większej neutralności technologicznej procesu dekarbonizacji, a w szczególności kwestii dotyczących współczynnika użyteczności jako czynnika decydującego o roli pojazdów PHEV w tym procesie oraz opóźnienia wprowadzenia normy Euro 7 dla pojazdów ciężkich na okres pięciu lat.

Propozycje Komisji Europejskiej mają pozwolić na zmniejszenie liczby przepisów wykonawczych planowanych do przyjęcia w nadchodzących latach oraz usprawnienie testów nowych samochodów dostawczych i ciężarowych. Regulacje przewidują wsparcie dla wprowadzenia elektrycznych samochodów dostawczych do transportu krajowego, stawiając je na równi z pojazdami spalinowymi.

Obecnie, ze względu na podwyższoną masę, z uwagi na stosowaną technologię, dostawcze pojazdy elektryczne zaliczone są do kategorii wymagającej instalacji tachografu, a co za tym idzie – zastosowania przepisów regulujących czas pracy i odpoczynku kierowców oraz montażu ogranicznika prędkości. Ponadto Omnibus motoryzacyjny wprowadza nową podkategorię pojazdów w ramach inicjatywy małych, przystępnych cenowo samochodów mających zastąpić dawne pojazdy segmentów A i B. W założeniach Komisji powinny to być tylko pojazdy elektryczne produkowane w Unii Europejskiej, kategoria M1, M1E.

Ponadto regulacje przewidują ułatwienia dla producentów w celu rozwoju tego segmentu pojazdów poprzez zamrożenie wprowadzenia nowych wymogów z zakresu bezpieczeństwa i objęcia ich tak zwanym Super Credits, czyli przelicznikami umożliwiającymi producentom korzystniejsze rozliczenie emisyjności wszystkich wyprodukowanych pojazdów oraz możliwością wprowadzenia fiskalnych i нефiskalnych zachęt krajowych do zwiększenia popytu.

W naszej ocenie przyjęte przez Komisję Europejską założenia nie zapewnią w wystarczającym stopniu zwiększenia popytu na pojazdy bezemisyjne i nie zapewnią przyspieszenia procesu dekarbonizacji pojazdów dla mniej zamożnej części społeczeństwa. Proponowane przez Komisję Europejską propozycje regulacji w stosunku do nowej grupy pojazdów nie gwarantują, że pojazdy te staną się atrakcyjne cenowo i funkcjonalnie alternatywą dla dalszej eksploatacji pojazdów spalinowych o niskiej emisji CO₂, czyli Euro 3, 4 i 5.

Ponadto należy uznać za duży błąd brak uwzględnienia innych technologii w realizowaniu celów redukcyjnych, w tym brak zwiększenia roli hybryd i hybryd plug-in zasilanych paliwami alternatywnymi w okresie przejściowym do całkowitej bezemisyjnej mobilności. Uważamy, że obecny projekt Omnibusa w sposób niedostateczny uwzględnia możliwości utrzymania konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego poprzez szersze dopuszczenie neutralnych technologicznie metod dekarbonizacji transportu. W szczególności w projekcie brak jest odniesienia się do możliwości dalszego rozwoju technologii hybrydowych plug-in, który to rozwój może być ułatwiony poprzez odstąpienie od zaostrzenia współczynnika użyteczności dla tego typu pojazdów w normach Euro 6e-bis-FCM i pozostawienie wartości obowiązujących do końca 2025 r.

Zauważyć należy, że Unia Europejska jest wiodącym globalnym eksporterem pojazdów hybrydowych typu plug-in od ośmiu lat, wykazując się silnym potencjałem przemysłowym w tym segmencie. Dlatego też rozwój i produkcja pojazdów w tej technologii mają istotne znaczenie dla utrzymania europejskiej produkcji, zachowania miejsc pracy i zapewnienia odporności przemysłowej Unii Europejskiej.

Pojazdy hybrydowe i pojazdy elektryczne z funkcją Range Extender mają kluczowe znaczenie dla redukcji emisji CO₂, zwłaszcza na obszarach miejskich i w regionach o ograniczonej infrastrukturze ładowania. Nowe modele PHEV umożliwiają już większy udział jazdy na napędzie elektrycznym, co wymaga ponownej oceny roli tej technologii w przejściu na mobilność bezemisyjną. Z tego też powodu ważne jest nie tylko uwzględnienie pojazdów PHEV przy obecnym upraszczaniu już obowiązujących przepisów, ale także anulowanie planowanego zaostrzenia współczynnika użyteczności w prawodawstwie wtórnym Euro 7, które będzie finalizowane w tym roku.

Uważamy, że obecna sytuacja gospodarcza i geopolityczna sprawia, że zakładane jeszcze niedawno terminy wdrażania nowej normy Euro 7 stają się problematyczne. W szczególności należy mieć na względzie fakt, że spełnienie wymogów normy Euro 7 stanowi dodatkowe obciążenie dla producentów. Tymczasem kilka z wymogów dotyczących homologacji typu nie zostało dotychczas przyjętych, w związku z czym producenci nie mogą jeszcze rozpocząć działań w celu realizacji zawartych w nich wymogów. Sytuacja taka powoduje, że branża będzie miała tylko kilka miesięcy na dostosowanie się do nowych wymogów.

Powyższe będzie się wiązało z potrzebą przekierowania środków finansowych przedsiębiorstw motoryzacyjnych na prace dostosowawcze do Euro 7, zamiast na rozwój nowych technologii bezemisyjnych. Dlatego też niezbędnym jest przyjęcie mechanizmu tak zwanego *stop the clock* na pięć lat w stosunku do rozporządzeń wykonawczych wdrażających normę Euro 7 dla pojazdów ciężkich. Należy podkreślić, że argument o zbyt szybkiej zmianie norm emisyjnych ustanowionych w pakiecie Euro 6 był podnoszony na etapie prac nad Euro 7, gdzie zarówno przedstawiciele branży automotive, jak i niektórych państw członkowskich wskazywali, że wprowadzenie Euro 7 będzie się wiązało z niepotrzebnym rozproszeniem środków finansowych przemysłu motoryzacyjnego, co opóźnia rozwój technologii zeroemisyjnych. W związku z tym, że te nie zostały wtedy wzięte pod uwagę przez Komisję Europejską, ponawiamy je przy okazji prac nad Omnibusem.

Szanowna Komisjo, mając na uwadze powyższe, uprzejmie proszę o przyjęcie proponowanego stanowiska rządu RP do przedmiotowego wniosku. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Paweł Jabłoński. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Paweł Jabłoński (PiS):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, szanowni państwo, cieszę się, że usłyszeliśmy teraz dość szczegółowe stanowisko rządu i jego uzasadnienie. Jako sprawozdawca żałuję jedynie, że tak późno wpłynęło ono do Komisji, bo w zasadzie dopiero wczoraj mogłem się z nim zapoznać. Co do istoty nie chcę powtarzać tych wszystkich kwestii, o których mówił pan minister. Wydaje się, że to stanowisko jest zasadne. Ten projekt jest kierunkowo dobry, natomiast jest to po prostu niewykorzystana szansa w tych zakresach, o których mówił pan minister, w zakresie zdejmowania pewnego obciążenia regulacyjnego, które utrudnia funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw – w ogóle unijnych, ale mówimy tu z perspektywy Polski – przedsiębiorstw transportowych. Wprowadza oczywiście dodatkowe wymogi, które przekładają się potem na wzrost kosztów. Można by tu było pójść dużo dalej, zarówno w zakresie tego, o czym mówił pan minister w kontekście okresu przejściowego, co do hybryd i miękkich hybryd, także w innych obszarach, bo mówimy tu na przykład o takich regulacjach jak złagodzenie zasad dotyczących tachografów. W tej chwili jest to bardzo istotne obciążenie, które utrudnia funkcjonowanie firmom, zwłaszcza niewielkim, które dominują na naszym rynku przewozowym.

Zatem mam wrażenie, że o ile kierunkowo to stanowisko o poparciu jest jak najbardziej słuszne, to konieczne jest podjęcie przez rząd jak najdalej idących działań, aby te elementy, o których pan minister tak szczegółowo mówił, ostatecznie się w tym rozwiązaniu znalazły, abyśmy mogli wykorzystać te szanse i aby w drodze dalszych działań legislacyjnych te poprawki zostały wprowadzone.

Ponadto zwracam uwagę, że co najmniej część wymogów, która wynika z implementacji tego prawa unijnego, może być także łagodzona naszymi własnymi działaniami legislacyjnymi, zwłaszcza w zakresie odpowiedniego dostosowania treści rozporządzeń. Myślę, że jest tu też spora rola rządu, niezależnie od tego, co dzieje się na poziomie Unii Europejskiej, bo szereg tych elementów, o których pan minister mówił, jest możliwy do wprowadzenia bez naruszania prawa unijnego, nawet w obecnym stanie prawnym.

Zatem, o ile kierunkowo w zasadzie można poprzeć to, co dzisiaj Komisja przedstawia, o tyle konieczne jest, po pierwsze, wprowadzenie dodatkowych elementów – jak rozumiem, rząd ma tu takie samo stanowisko, że można by było znacznie bardziej złagodzić te wymogi – a po drugie, zrobienie pewnych działań także na poziomie naszych własnych rozporządzeń. To oczywiście jest już poza przedmiotem prac Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Natomiast myślę, że ministerstwo może zaproponować odpowiednie działania w porozumieniu z branżą. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Jeszcze pan minister. Prośba o odniesienie się do wypowiedzi pana posła.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Króciutko tylko do kwestii tachografów i samochodów dostawczych. Informacyjnie, proszę państwa, staraniem Ministerstwa Infrastruktury i rządu udało się pozyskać 320 mln ze środków KPO na refinansowanie wymiany tachografów, zakupu tachografów nowej generacji 2.0 do pojazdów powyżej 3,5 tony. W tej chwili jeszcze cały czas na naszą prośbę ta operacja jest prowadzona przez Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Obsługa całej operacji. Natomiast rozszerzymy tę kwestię również na pojazdy dostawcze, które zgodnie z przepisami w tej chwili również będą miały obowiązek montażu tachografów, co nie zmienia naszego stanowiska, które przedstawiłem wcześniej, że uważamy, że to jest zbyt wychodzące poza przepisy, które są konieczne. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję.

Rozumiem, że zakończyliśmy dyskusję. Stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2025) 993 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.**

Bardzo dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.