

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ**
(NR 153)
z dnia 15 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 153)

15 lipca 2026 r.

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

- I. informację o dokumentach, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2026) 275, 278, 280, 285, 286, 289, 291 (art. 8 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); C(2026) 4110, COM(2026) 276, 279 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.),
- II. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rezerwacji multimodalnych i uchylające rozporządzenie (WE) nr 80/2009 (COM(2026) 231 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,
- III. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprzedaży biletów kolejowych (COM(2026) 232 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,
- IV. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/782 w odniesieniu do ochrony pasażerów posiadających bilety zintegrowane (COM(2026) 233 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,
- V. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Projekt rocznego budżetu Unii na rok budżetowy 2027 – Wstęp – Ogólne zestawienie wydatków – Ogólne zestawienie dochodów – Zestawienie dochodów i wydatków w podziale na sekcje (COM(2026) 300 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Łoboda** sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Łukasz Mikosz** prezes Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agata Jackiewicz**, **Monika Włodarska**, **Joanna Heger** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Europejskich i Współpracy Międzynarodowej, **Bartosz Pawłowski** – ekspert ds. legislacji w Biurze Ekspertyz i Ocen Skutków Regulacji, **Adrian Grycuk** – specjalista ds. systemu gospodarczego w BEOS.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Stwierdzam kworum. Witam serdecznie wszystkich obecnych członków Komisji do Spraw Unii Europejskiej, ministrów,

a także towarzyszące im osoby. Zanim przejdziemy do porządku dziennego, proponuję punkty II, III i IV rozpatrzyć łącznie. Czy ktoś jest przeciw? Nie widzę. Dziękuję.

Przechodzimy do rozpatrzenia pkt I, czyli informacji o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to następujące dokumenty: w trybie art. 8 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 COM(2026) 275, 278, 280, 286, 289, 291; w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy COM(2026) 4110; COM(2026) 276, 279. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić uwagi, czy też zgodnie z wnioskiem prezydium możemy przyjąć je bez rozpatrywania przez Komisję? Sprzeciwów nie słyszę. Stwierdzam, że **Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów**. Na tym zamykamy rozpatrzenie pkt I.

Przechodzimy do rozpatrzenia łącznie punktów II, III i IV, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 roku wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rezerwacji multimodalnych i uchylającego rozporządzenie WE nr 80/2009 COM(2026) 231 wersja ostateczna, wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprzedaży biletów kolejowych COM(2026) 232 wersja ostateczna oraz wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie UE 2021/782 w odniesieniu do ochrony pasażerów posiadających bilety zintegrowane COM(2026) 233 wersja ostateczna, wraz z odnoszącym się do nich projektem stanowiska. Rząd reprezentuje pan minister Piotr Malepszak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie stanowiska w tych trzech punktach.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dzień dobry. Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, w opublikowanym 13 maja przez Komisję Europejską pakiecie, tak zwanym pakiecie pasażerskim, mamy propozycję trzech aktów prawnych, które mają regulować kwestie zakupu biletów przez platformy internetowe, rezerwacje, wymianę informacji między przewoźnikami, między platformami. W tych trzech aktach prawnych stanowisko rządu w dwóch z tych aktów jest negatywne. W jednym z tych aktów, ostatnim, stanowisko jest pozytywne, jednak z licznymi uwagami.

Przedstawię pokrótce podstawowe kwestie dotyczące naszych wątpliwości i założeń, jeśli chodzi o te regulacje. One mają ułatwiać zasadniczą multimodalność w różnych środkach transportu, mają umożliwiać łatwiejsze przesiadanie się pasażerów między nie tylko jednym środkiem transportu, na przykład samolotami czy pociągami w ramach systemu kolejowego czy systemu lotniczego, czy innych systemów transportowych, ale mają umożliwiać przede wszystkim łatwiejsze podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu.

Patrząc na całościowe założenia, można powiedzieć, że ten cel jest zasadny. Zasadna jest idea, żeby ułatwiać podróże, żeby ułatwiać przede wszystkim możliwość korzystania z różnych środków transportu, bo faktycznie nie ma takich wspólnych, jednolitych platform, jeśli chodzi o Unię Europejską, z których można by korzystać i kupić bilet na różne środki transportu, płacąc za ten bilet w ramach jednej platformy.

Jednak – tradycyjnie – w szczegółowych zapisach mamy wątpliwości i te wątpliwości podzielił rząd w swoim stanowisku, ponieważ kwestie szczegółowe dotyczą między innymi głównie wymiany informacji. Szczególnie, jeśli chodzi o kwestię dystrybucji biletów, mamy wątpliwości co do potencjalnych problemów i technicznych, i organizacyjnych, ale również finansowych, jeśli chodzi o proponowane rozwiązania. Proponowane rozwiązania zasadniczo mają na celu dalszą liberalizację rynku przewozów w Unii Europejskiej, mają na założeniu promować mniejszych przewoźników, szczególnie kolejowych, bo dużą rolę w przewozach europejskich w ramach poszczególnych krajów stanowią duzi przewoźnicy narodowi.

Jeśli chodzi o kwestię przeniesienia wagi na promocję mniejszych przewoźników, staramy się rozpatrywać w kategoriach otwierania rynków dla mniejszych przewoźników, ale niekoniecznie pełnej wymiany informacji, jaka miałaby zachodzić między tymi przewoźnikami. Możliwość sprzedawania biletów dużych przewoźników przez mniejszych przewoźników budzi wątpliwości także tych pierwszych, jeśli chodzi przede wszystkim o wymianę informacji i dostęp do informacji, które są dla przewoźników istotne i wrażliwe. Podsumowując, pierwszy akt dotyczy ściśle

rezerwacji multimodalnych, czyli rozumianych jako przemieszczanie się różnymi środkami transportu. Drugi akt dotyczy sprzedaży biletów stricte kolejowych.

W trzecim akcie, w którym mamy najmniej wątpliwości, mamy stanowisko pozytywne. Ten akt dotyczy ochrony i praw pasażerów w ramach przemieszczania się różnymi środkami transportu. Ten trzeci akt, który traktujemy pozytywnie, ma zapewnić jednolitą i skuteczniejszą ochronę pasażerów, szczególnie w ruchu kolejowym podczas podróży transgranicznych, przesiadkowych, bo tego typu podróży w obszarze kolejowym mamy coraz więcej. Coraz więcej jest wymiany pasażerskiej między krajami i stąd konieczność ochrony w ramach i pojedynczych biletów sprzedawanych na jedną trasę, na przykład z Warszawy do Pragi, jak i też na trasy łączone z Warszawy do Pragi i innych miast, gdzie jest już konieczność przemieszczania się innymi środkami transportu.

Podsumowując, z tych trzech aktów prawnych w przypadku dwóch nasze stanowisko jest negatywne, w przypadku trzeciego – stanowisko jest pozytywne, z koniecznością doprecyzowania zapisów szczegółowych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą do tych dokumentów jest pan poseł Jarosław Wałęsa. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Jarosław Wałęsa (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, sam pomysł jest bardzo fajny. Zresztą ujął to pan minister w swoim oświadczeniu. Pakiet pasażerski to jest wychodzenie naprzeciw temu, co oczekują współcześni pasażerowie, bo przecież wszyscy chcemy silnej, zintegrowanej i konkurencyjnej kolei. To wszystko się zgadza.

Należy popierać racjonalne podejście polskiego rządu, bo niektóre te propozycje wychodzą troszeczkę daleko. Jeżeli popatrzymy na detale techniczne czy finansowe, czy suwerenność naszych przewodników, to na pewno to stanowisko wychodzi naprzeciw tym obawom i trzeba wspierać rząd, który przedstawia to w taki sposób, bo to przynosi ogromne ryzyka.

Po pierwsze, obowiązek udostępniania danych i sprzedaży biletów zewnętrznym platformom cyfrowym. Istnieje realne ryzyko, że marże i kontrola nad tymi cenami przejdą na jakieś globalne korporacje technologiczne, na przykład spoza Unii. To może osłabić pozycję naszych rodzimych przewoźników, którzy zainwestowali miliony we własne systemy sprzedaży.

Po drugie, kwestia odpowiedzialności finansowej. Propozycja, by przewoźnik regionalny rozpoczynający podróż ponosił pełne koszty odszkodowania za utracone połączenia dalekobieżne na tym bilecie zintegrowanym, to jest propozycja głęboko niesprawiedliwa, więc też trzeba by się zastanowić, czy to nie doprowadzi do drastycznego wzrostu kosztów publicznego transportu. Ostatecznie to może przecież spaść na samorządy i sami pasażerowie będą musieli płacić więcej za swoje bilety.

Po trzecie, w tej propozycji są pięciomiesięczne przedsprzedaże biletów, co jest całkowicie oderwane od realiów technicznych i ciągłych korekt rozkładów jazdy na tych modernizowanych liniach, tak że to też się trochę kupy nie trzyma.

Zatem trzeba, jeszcze raz podkreślę, wspierać stanowisko rządu w tych dwóch pierwszych punktach negatywne, w trzecim – pozytywne. Mamy więc cztery rzeczy do przemyślenia. Pierwsza to zapewnienie odpowiednich okresów przejściowych na dostosowanie systemów IT i z tym będzie chyba największy problem. Druga to na pewno musimy zapewnić ochronę kompetencji samorządów województw w kształtowaniu lokalnych taryf i ofert publicznych. Po trzecie, precyzyjne i sprawiedliwe określenie odpowiedzialności za opóźnienia, aby nie obciążać nadmiernie połączeń o charakterze użyteczności publicznej. I po czwarte, zabezpieczenie środków unijnych na modernizację tych systemów teleinformacyjnych.

Inną kwestią jest samofinansowanie, bo jak się wczytać w szczegóły, to mówimy o 3 mld zł na jeden program i kolejne pieniądze, które też trzeba przeznaczać co roku na rok, tak że kwestie finansowe też należałoby uszczegółowić.

Podsumowując, popieram stanowiska rządu, bo one się różnią. Pierwsze dwa punkty są przeciwnie. Ostatni punkt, jeśli chodzi o ochronę pasażerów posiadających zintegrowane bilety, jak najbardziej należy wspierać, ale oczywiście dostrzegając konieczność doprecyzowania niektórych zapisów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Pani posłanka Jazłowiecka.

Posel Danuta Jazłowiecka (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, prawdą jest... To znaczy, tak naprawdę więcej nam wyjaśnił pan poseł Wałęsa, jakie są problemy z tymi trzema propozycjami ze strony Unii Europejskiej, ale przyznam się, że zdumiewa mnie propozycja rządu odrzucenia tych rozwiązań, a nie negocjowania i pokazywania, jak powinny one wyglądać inaczej, by zapewnić bezpieczeństwo naszych przewoźników czy w ogóle naszego samorządu i naszych firm. Czy taka, w mojej ocenie, łatwość odrzucenia tych rozwiązań spowodowana jest faktem, że sami w Polsce, w naszym kraju, nie ćwiczymy tak zintegrowanych rozwiązań i w związku z tym nie mamy tego doświadczenia i bardzo trudno jest nam złożyć jakieś propozycje na arenie europejskiej? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Pan przewodniczący Szynkowski vel Sęk.

Posel Szymon Szynkowski vel Sęk (PiS):

Mamy do czynienia z jakimś paradoksem, bo ja właśnie chciałem się aprobatywnie wypowiedzieć o stanowisku ministerstwa, które w tym przypadku w sposób sceptyczny odnosi się do obszarów, które rzeczywiście są przecież również obszarami bezpieczeństwa. Infrastruktura kolejowa i zarządzanie tą infrastrukturą to jest element szeroko rozumianego bezpieczeństwa.

Stanowisko rządu, które widzi pewne zagrożenia w zbyt daleko idącej ingerencji regulacji europejskich w ten obszar w zakresie nie tylko przepływu informacji, ale także decydowania co do tego, jakie platformy sprzedażowe mogą świadczyć jakie usługi, zbieranie danych i tak dalej – ja też mam daleko idące wątpliwości. Wręcz chciałbym zachęcić rząd do tego, żeby tę asertywną postawę wzmacniał i był bardzo ostrożny wobec trzech projektów rozporządzeń.

Przypomnę, że rozporządzenie jest aktem prawnym najwyższego rzędu w zakresie prawa wtórnego Unii Europejskiej. Obowiązuje wszystkich adresatów w sposób bezpośredni, a więc jeżeli zostanie przyjęte, nie ma żadnego pola czysto wdrożeniowego, tak jak to jest z dyrektywami, tylko mamy do czynienia z przepisami, które należy wykonywać. Trzeba tu więc być bardzo ostrożnym, budować koalicję państw w obszarze, jakim jest transport, a więc w obszarze kompetencji dzielonych. Transport jest tym obszarem, gdzie państwo może bronić się przed nadmierną regulacją – nie jest to kompetencja wyłączna – nadmierną regulacją ze strony instytucji unijnych. Taki głos tutaj wyrażam.

Natomiast jestem zdziwiony głosem posłanki Koalicji Obywatelskiej, który jest sceptyczny do takiego stanowiska rządu w tej sprawie. Jaki jest nasz interes w tym, żeby godzić się na odbieranie sobie w tej chwili kompetencji w obszarze, który z punktu widzenia polskich spółek przewoźniczych z jednej strony, z drugiej strony w ogóle państwa polskiego, jest obszarem ważnym. Uważam, że nie mamy w tym interesu i powinniśmy być bardzo ostrożni. Nawet zastanawiam się, czy w przypadku tego trzeciego projektu rozporządzenia również to stanowisko nie powinno być bardziej wyostrzone, ale powiedzmy, że państwo wskazałście wątpliwości. Uważam, że w tym kierunku powinniśmy podążać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, proszę nie odmawiać posłom prawa do posiadania własnego zdania. Nawet jak są z koalicji i nie zawsze zgadzają się z rządem, mają do tego prawo. Nie widzę więcej zgłoszeń. A mógłby się pan przedstawić?

Prezes Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych Łukasz Mikosz:

Łukasz Mikosz, Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Proszę bardzo.

Prezes Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych Łukasz Mikosz:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, też chciałbym się odnieść do tych pomysłów i w sumie przychylić się do stanowiska rządu, chociaż milej byłoby zapoznać się z nim całkowicie. My przygotowujemy, jako ESPT, dosyć kompleksową opinię prawną dotyczącą tych trzech rozporządzeń, ale niestety dzisiaj w nocy na 70. stronie poległem, więc w najbliższym czasie zostanie doreczona Komisji.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z integracją systemów, to pytanie, na ile polscy przewoźnicy, szczególnie ci mali przewoźnicy, są wystarczająco dostosowani informatycznie do tego, żeby te systemy dołączyć do systemów europejskich i jakie koszty będą musieli ponieść? Bo nie widać, żeby za tym rozporządzeniem, za tym projektem, szły jakieś konkretne środki do tego, żeby wesprzeć biznes w tym zakresie.

Kolejne zagrożenie, które widzimy tu jako branża turystyczna, to że kolejny raz możemy wzmocnić dużych OTAs, czyli te duże platformy międzynarodowe, które, tak jak słusznie pan poseł Wałęsa powiedział, z pewnością będą zarejestrowane poza Polską. Zatem decyzyjność co do tej sprzedaży i wpływ kapitału będzie znaczny.

Kolejna rzecz, kolejne zagrożenie, które widzimy, to przy całym tym pozytywnym założeniu, że będzie można sobie zaplanować całą podróż i kupić ją naraz, to będziemy mieli do czynienia z efektem domina. Jeżeli wysypie się jeden z tych elementów połączenia, to posypie się wszystko i pytanie, kto będzie ponosił odpowiedzialność. A odnośnie do tego, co pan poseł Wałęsa powiedział, może się okazać, że odpowiedzialność będzie przenosił przewoźnik, który jest samorządowym przewoźnikiem, bo nie będą to na przykład Koleje Śląskie, Koleje Mazowieckie czy też inne.

Zatem co do tych dwóch pierwszych stanowisk, jak najbardziej zgadzam się z tym, co przedstawiła strona rządowa, ale zastanawiam się, czy faktycznie nie jest to dobry punkt wyjścia do tego, żeby zacząć negocjować z Unią Europejską i pokazać, że Polacy nie gęsi, mają swoje stanowisko i chcemy aktywnie uczestniczyć w tym, jak te przepisy będą wyglądały. Bo też nie ma się co dziwić i ukrywać, że przy rozwoju sztucznej inteligencji, jaki mamy w tej chwili, prędzej czy później tego typu mechanizmy do rezerwacji wejdą, lepiej więc, jakbyśmy mieli realny wpływ na to, jak te przepisy będą wyglądały. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń w dyskusji. Oddam głos panu ministrowi, żeby te wszystkie wątpliwości przede wszystkim co do stanowiska rządu rozwiął. Mam też prośbę, żeby państwo weszli w kontakt, bo rozumiem, że państwo nie znają pełnego stanowiska rządu. Korzystajmy z doświadczeń branży. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Odpowiadając w kwestii asertywności pana ministra Sęka i tych propozycji, mamy pewne doświadczenia ostatnio zebrane też w obszarze kolejowym, gdzie pewna otwartość może być niebezpieczna, jeśli chodzi o kwestie liberalizacji rynku, jeśli chodzi o kwestie dotyczące oddania części rynku pasażerskiego dla podmiotów nieprzygotowanych do świadczenia albo niedostatecznie przygotowanych do świadczenia usług. Te kwestie gdzieś leżą, może nawet nie z tyłu głowy, ale tak naprawdę na stole, myśląc o tym, że otwieranie coraz bardziej dojrzałego polskiego rynku przewozowego, coraz bardziej zasobnego, jeśli chodzi o pasażera, musi być ostrożne w pewnych kwestiach dotyczących szczególnie dużych przewozów, gdzie mówimy o wożeniu milionów pasażerów rocznie. To jest kwestia całościowo uwzględniana w propozycjach zmian idących w kierunku silnej liberalizacji, jeśli chodzi w ogóle o transport pasażerski w Europie. Stąd też, o czym wspomniałem, promocje wielu mniejszych podmiotów, które miałyby w naszej ocenie nieproporcjonalnie większe prawa w stosunku do ich faktycznych udziałów w rynku i możliwości, jakie oferują.

Jeśli chodzi o kwestie stanowiska, to oczywiście to było pierwsze spotkanie grupy roboczej. Kolejne spotkanie będzie już we wrześniu. Bierzymy pod uwagę możliwości negocjacji. Nie znamy jeszcze stanowiska innych krajów w tych kwestiach. Wspomniałem tylko, że szczególnie w obszarze chociażby kolejowym duże koleje narodowe mają największą obawę, jeśli chodzi o kwestie dotyczące platform cyfrowych, udostępniania dużej liczby informacji do mniejszych podmiotów, które na ten rynek przewozów chcą wejść lub na tym rynku mają zdecydowanie mniejsze udziały. Stąd to na pewno będzie przedmiotem negocjacji, jednak bardzo wyraźnie zaznaczamy w tym momencie, że te kwestie wymagają bardzo dużego doprecyzowania, jeśli chodzi przede wszystkim o interesy dużych graczy – podkreślam to – dużych przewidywalnych graczy, którzy świadczą usługi od lat i funkcjonują na tym rynku z powodzeniem. Przykładem tego jest też polski rynek, zarówno jeśli chodzi o przewozy kolejowe, jak i rozwijające się przewozy autobusowe i przede wszystkim przewozy lotnicze, bo w tym obszarze jesteśmy najbardziej zliberalizowani.

Efekt domina, który został wspomniany, tak, to jest jedno z ryzyk, które się rodzi w przypadku przewozów łączonych, odpowiedzialności za takie przewozy. Kto odpowiada, gdy w ramach połączeń z wieloma przesiadkami jakiś element po drodze zawiedzie, i jaka jest odpowiedzialność kolejnych, którzy ten przewóz mieli świadczyć? Te kwestie wymagają doszczegółowienia. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Zakończyliśmy dyskusję. Stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokumenty o sygnaturach COM(2026) 231, 232 i 233 wersja ostateczna i odnoszący się do nich projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.**

Przechodzimy do pkt V, dokument COM(2026) 300, Projekt rocznego budżetu Unii na rok budżetowy 2027 – Wstęp – Ogólne zestawienie wydatków – Ogólne zestawienie dochodów – Zestawienie dochodów i wydatków w podziale na sekcje. Bardzo proszę pana ministra Marcina Łobodę, sekretarza stanu w Ministerstwie Finansów, o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Marcin Łoboda:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, mam przyjemność przedstawić państwu stanowisko rządu do projektu budżetu Unii Europejskiej na rok 2027. Projekt budżetu został opublikowany przez Komisję Europejską 10 czerwca, a w językach narodowych – 9 lipca. Projekt budżetu Unii Europejskiej został przygotowany przez Komisję Europejską przy praktycznie pełnym wykorzystaniu możliwości, jakie są na rok 2027, przy pozostawieniu jedynie niewielkich rezerw, takich marginesów budżetowych. Rok 2027 będzie ostatnim rokiem wieloletnich ram finansowych Unii Europejskiej na lata 2001–2027. Budżet powinien odzwierciedlać wszystkie priorytety uzgodnione podczas negocjacji w 2019 do 2020 roku.

Celem budżetu na przyszły rok pozostają w dalszym ciągu, po pierwsze, zwiększenie skuteczności unijnej polityki spójności i rolnictwa, wydatków dominujących w budżecie Unii Europejskiej, po drugie, obronę i bezpieczeństwo oraz po trzecie, wspieranie konkurencyjności w Unii Europejskiej.

Wysokość środków na zobowiązania zaproponowano na poziomie 200 mld euro, co w porównaniu do 2026 roku praktycznie oznacza wzrost o 3,46%. Co do wysokości środków na płatności, zaproponowano na poziomie 212 mld euro i jest to wzrostem o 7% w porównaniu do 2026 roku.

Jakie są główne cele stanowiska Polski? Po pierwsze, to zapewnienie niezbędnych środków finansowych na dokonanie płatności wobec wcześniej zaciągniętych przez państwa członkowskie zobowiązań w imieniu budżetu Unii Europejskiej, a w szczególności na politykę spójności oraz rozwój obszarów wiejskich., aby nie było zaległości w refundowaniu wydatków przez budżet Unii Europejskiej.

Po drugie, Polska będzie dążyła do przyjęcia tradycyjnej deklaracji o uzupełnieniu płatności w budżecie Unii Europejskiej w ciągu przyszłego całego roku, zobowiązując władze budżetowe do pilnego zajęcia się projektem budżetu korygującego w ciągu roku 2027. Gdyby jednak doszło do znacznego przyspieszenia implementacji projektu Unii Europejskiej, to powinno to zostać uwzględnione w trakcie całego 2027 roku.

Po trzecie, zwrócenie szczególnej uwagi na kwestie kluczowego znaczenia programu zarządzania migracją oraz ochroną granic Unii Europejskiej. Popieramy tu działania zmierzające do rozwiązania problemu migracji u źródła poprzez odpowiednią wysokość środków na pomoc humanitarną.

Po czwarte, stałe wskazywanie na kluczowe znaczenie następujących wydatków, to jest transgraniczne połączenia militarne, transportowe i energetyczne oraz program wsparcia studentów Erasmus+.

I ostatnie – w dobie ograniczenia wydatków administracyjnych w państwie członkowskim rząd podkreśla, że powinno mieć miejsce wykorzystanie elastyczności budżetowej na cele działu siódmego i jest ostatecznością i powinno być ograniczenie do absolutnego minimum. Mając na uwadze powyższe, zwracam się do Wysokiej Komisji z uprzejmą prośbą o pozytywne zaopiniowanie stanowiska rządu. Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tym punkcie? Pan przewodniczący Szynkowski vel Sęk.

Posel Szymon Szynkowski vel Sęk (PiS):

Jeśli chodzi o kwestie budżetu, to mam taki obraz i chciałbym spróbować zweryfikować go z państwa opinią, że te projekty budżetowe nie zawsze adresują rzeczywiste potrzeby. Z tego punktu widzenia można mieć co do kwestii tego projektu wątpliwości.

Z jednej strony można mieć wątpliwości, że rzeczywiście w sposób właściwy dzisiaj zaadresowane są wyzwania dotyczące bezpieczeństwa, tego klasycznie rozumianego, z drugiej strony prosiłbym o weryfikację, jakie środki są przeznaczane w zakresie migracji na wdrażanie paktu o azylu i migracji. Czy to ma być 1,2 mld euro w 2027 roku na Fundusz Azylu, Migracji i Integracji, na wsparcie zarządzania migracjami? Gdyby można było to zweryfikować, byłbym bardzo zobowiązany.

Drugi element, prosiłbym też o weryfikację tego, czy rzeczywiście jest tak, że w tej chwili wydajemy o jedną czwartą więcej na spłatę długów w zakresie zarządzania administracją, biurokracją? Czyli z jednej strony wzrasta biurokracja, z drugiej strony adresujemy finansowanie rozwiązań, co do których cała klasa polityczna w Polsce, jak rozumiem, już dzisiaj jest deklaracyjnie sceptyczna, czyli wdrażanie paktu migracyjnego. I w takim ujęciu jednocześnie popieramy te rozwiązania budżetowe. Gdyby ewentualnie można się było do tych kwestii odnieść.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie widzę. Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MF Marcin Łoboda:

Tak jak wcześniej powiedziałem, panie przewodniczący, na obronę i bezpieczeństwo również jest przewidziane. To jest zgodnie z wynegocjowanymi warunkami na lata 2021–2027 i to będzie kontynuowane. Natomiast głównym elementem, który pozostaje naszym największym beneficjentem środków, to jest właśnie polityka spójności i rolnictwa w wydatkach dominujących w budżecie państwa.

Jeżeli chodzi o wzrost na administrację o jedną czwartą, to jest to oczywiście nieprawda. Według nas nie ma wzrostu na administrację. Jeżeli chodzi o te 1,2 mld, to pan naczelnik Wacław Kucharek odpowie na to pytanie.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Współpracy Międzynarodowej MF Wacław Kucharek:

Odpowiadając na pytanie w sprawie Funduszu na migrację, to w budżecie Unii na rok 2027 przewidziano 2,1 mld na Fundusz Azylu, Migracji i Integracji Europejskiej. Na poziomie budżetu rocznego nie mamy podziału na wdrażanie paktu i na inne działania. To będzie określone na poszczególnych grupach roboczych.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący?

Posel Szymon Szynkowski vel Sęk (PiS):

Czyli na tym etapie nie jest pan w stanie przybliżyć, na co dokładnie te pieniądze w ramach tego Funduszu – jednak niemałe pieniądze, jak by nie patrzeć – zostaną przeznaczone w kontekście wdrażania paktu o azylu i migracji?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Panie dyrektorze?

Naczelnik wydziału w Departamencie Współpracy Międzynarodowej MF Wacław Kucharek:

Nie jesteśmy w stanie tego powiedzieć. Na poziomie prac nad budżetem rocznym nie ma takiego podziału środków. O tym rozstrzygają poszczególne techniczne grupy robocze zajmujące się poszczególnymi 50 czy 60 funduszami Unii Europejskiej.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Jeszcze pan przewodniczący?

Posel Szymon Szynkowski vel Sęk (PiS):

To jeszcze ostatnia rzecz. Ten temat w tym sensie rozwiązano, że niewiele można na tym etapie wyjaśnić, ale dziękuję za odpowiedź. Natomiast kwestia funduszy spójności. To jest ten wielki, jak rozumiem, worek, w którym to wszystko jest ujęte. I teraz, jak jesteście państwo w stanie

zapewnić nas, Wysoką Komisję, że w ramach tego rozwiązania, które będzie tym wielkim workiem, rzeczywiście elementy dotyczące polityki spójności będą w sposób właściwy finansowane z punktu widzenia Polski?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MF Marcin Łoboda:

Tak. Zapewniamy, że naszym oczkiem w głowie jest właśnie polityka spójności i rozwoju całego obszaru wiejskiego. Jest to podstawowa rzecz i główne pieniądze, które są rozdysponowane, jeżeli chodzi o wieloletnie ramy finansowe, idą na nią.

Natomiast jeżeli chodzi o poszczególne lata, które były, to w 2027 roku nie ma nic nowego. Tak samo było w 2020, 2021 i w każdym innym roku. Podawana była w budżecie Unii Europejskiej ogólna kwota i dopiero wówczas grupy robocze, które były, każdego roku się spotykały i przekazywały dokładne, szczegółowe informacje, na co pieniądze będą wykazywane. Nie ma nic nowego w stosunku do lat 2021 i 2026. W 2027 roku będzie identycznie.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (KO):

Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? Nie widzę. W związku z tym stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2026) 300 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.**

Jest wniosek o głosowanie, tak że mam prośbę do państwa posłów, żeby nie wychodzili. Prośba o przygotowanie kart. Dobrze. Kto z pań posłanek i panów posłów jest za konkluzją, którą przed chwilą przeczytałam? Kto jest przeciwny? Dobrze, poczekamy na panią poseł. Kto się wstrzymał? Wszyscy? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku. Głosowało 23 posłów, za – 15, przeciw – 7, głos wstrzymujący się – 1. Konkluzja została przyjęta.

Na tym zamykam posiedzenie Komisji. Następną Komisja o godzinie 12.30.