

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 88)

z dnia 24 lipca 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 88)

24 lipca 2025 r.

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

- I. informację o dokumentach, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2025) 262, 348, 501, 502, 821 (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) 318, 331, 332, 333, 341, 342, 343, 344, 345, 351, 361, 365, 367 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.); COM(2025) 316, 317, 320, 324, 330, 334, 336, 337, 340, 346, 352, 354, 359, 373, 375, 649, 820, 824 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.),**
- II. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zwiększenia dostępności i bezpieczeństwa dostaw produktów leczniczych o krytycznym znaczeniu, a także dostępności produktów leczniczych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i dostępu do tych produktów oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2024/795 (COM(2025) 102 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,**
- III. projekt dezyderatu skierowanego do prezesa Rady Ministrów w sprawie zabezpieczenia środków na realizację drogi ekspresowej S8 (Via Carpatia) odcinka Białystok–Augustów–Raczki–Suwałki,**
- IV. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/2115 w odniesieniu do systemu warunkowości, rodzajów interwencji w formie płatności bezpośrednich, rodzajów interwencji w niektórych sektorach oraz rozwoju obszarów wiejskich i rocznych sprawozdań z realizacji celów, a także rozporządzenie (UE) 2021/2116 w odniesieniu do zarządzania danymi i interoperacyjnością, zawieszenia płatności, rocznego rozliczenia z realizacji celów oraz kontroli i kar (COM(2025) 236 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,**
- V. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/WE (COM(2025) 179 wersja ostateczna) i wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii**

(COM(2025) 180 wersja ostateczna) oraz odnoszące się do nich projekty stanowisk RP,

VI. w trybie art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie zawarcia, w imieniu Unii Europejskiej, Konwencji ramowej Rady Europy w sprawie sztucznej inteligencji, praw człowieka, demokracji i praworządności (COM(2025) 265 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,

VII. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. sprawozdanie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Roczne sprawozdanie na temat rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1925 w sprawie kontestowalnych i uczciwych rynków w sektorze cyfrowym oraz zmiany dyrektyw (UE) 2019/1937 i (UE) 2020/1828 (akt o rynkach cyfrowych) (COM(2025) 166 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu,

VIII. 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 dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego (COM(2025) 95 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu,

IX. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. projekt budżetu rocznego Unii na rok budżetowy 2026 – Wstęp – Ogólne zestawienie wydatków – Ogólne zestawienie dochodów – Zestawienie dochodów i wydatków w podziale na sekcje (COM(2025) 300 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jacek Czerniak** sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Dariusz Standerski** sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Michał Jaros** sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii wraz ze współpracownikami, **Marek Kos** podsekretarz stanu w Ministerstwie Zdrowia wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Krok** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS, **Maciej Szymajda** właściciel portalu polskiautohandel.pl oraz **Zbigniew Czachór** stały doradca Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agata Jackiewicz**, **Monika Włodarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Europejskich i Współpracy Międzynarodowej; **Bartosz Pawłowski**, **Krzysztof Niewęglowski** – eksperci ds. legislacji w Biurze Ekspertyz i Ocen Skutków Regulacji, **Kamilla Kurczewska**, **Olga Olkowska**, **Adrian Grycuk** – specjaliści 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.

Przechodzimy do rozpatrzenia pkt I, czyli informacji o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są następujące dokumenty: 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) 262, 348, 501, 502, 821; w trybie art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. COM(2025) 318, 331, 332, 333, 341, 342, 343, 344, 345, 351, 361, 365, 367; w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. COM(2025) 316, 317, 320, 324, 330, 334, 336, 337, 340, 346, 352, 354, 359, 373, 375, 649, 820, 824.

Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić uwagi, czy też zgodnie z wnioskiem prezydium możemy je przyjąć bez rozpatrywania przez Komisję? Sprzeciwu nie słyszę. Stwierdzam, że **Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów**. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt I.

Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zwiększenia dostępności i bezpieczeństwa dostaw produktów leczniczych o krytycznym znaczeniu, a także dostępności produktów leczniczych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i dostępu do tych produktów oraz zmieniającego rozporządzenie UE 2024/795, COM(2025) 102 wersja ostateczna, i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP.

Rząd reprezentuje pan minister Marek Kos, podsekretarz stanu w Ministerstwie Zdrowia. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Zdrowia Marek Kos:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, celem ogólnym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zwiększenia dostępności bezpieczeństwa dostaw produktów leczniczych o krytycznym znaczeniu, a także dostępności produktów leczniczych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i dostępu do tych produktów oraz zmieniającego rozporządzenie 2024/795 jest zwiększenie bezpieczeństwa dostaw i dostępności leków o krytycznym znaczeniu w Unii Europejskiej oraz innych leków określonych w projekcie, a tym samym zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia publicznego i wspieranie bezpieczeństwa Unii Europejskiej.

W ocenie rządu Rzeczypospolitej Polskiej należy pozytywnie ocenić projekt rozporządzenia jako aktu, który przyczyni się do wzmocnienia łańcuchów dostaw oraz budowania bezpieczeństwa lekowego Unii Europejskiej. Bezpieczeństwo lekowe dotyczy m.in. fundamentalnych kwestii związanych z nieprzerwanym dostępem do leków, produkcją leków w kraju, zabezpieczeniem trwałych i nieprzerwalnych łańcuchów dostaw, stabilnymi źródłami dostaw substancji czynnych oraz leków gotowych, jak również zachętami dla producentów do inwestowania i produkcji substancji czynnych oraz leków gotowych na terenie naszego kraju, jak również całej Unii Europejskiej.

W perspektywie ostatnich 20 lat ze względu na bardzo duże różnice cen wytwarzanie substancji czynnych zostało przeniesione z państw europejskich do krajów azjatyckich. W czasie pandemii COVID-19 z dnia na dzień państwa Unii Europejskiej, w tym Polska, zostały pozbawione dostępu do składników potrzebnych do produkcji leków, które są kluczowe dla polskich pacjentów. Pokazuje to, jak istotne jest posiadanie na terytorium Unii Europejskiej zabezpieczenia zasobów produkcyjnych w celu zapewnienia bezpieczeństwa lekowego. Istotne jest zatem podjęcie niezbędnych działań mających na celu przywrócenie produkcji substancji czynnych oraz leków o znaczeniu krytycznym dla pacjentów w Europie. Od początku swojej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej Polska podkreślała wagę bezpieczeństwa lekowego, które było jednym z priorytetów naszej prezydencji. Zwracaliśmy uwagę na istotność przeciwdziałania brakom produktów leczniczych. Zależało nam na tym, aby przyczynić się do wypracowania zmian, które poprawią dostęp do leków.

Rząd Rzeczypospolitej polskiej popiera dążenie Komisji Europejskiej do zwiększania bezpieczeństwa dostaw leków krytycznych oraz eliminowania zakłóceń w łańcuchach dostaw. Istotne jest, aby działania te opierały się na precyzyjnych, opartych na analizie ryzyka i sprzyjających innowacjom rozwiązaniach. Należy tu wskazać na jednolite warunki przyznawania pomocy finansowej w oparciu o zasady solidarnościowego podziału. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej pozytywnie ocenia możliwość priorytetowego traktowania przez państwa członkowskie wsparcia finansowego na rzecz projektów strategicznych, które dotyczą podatności na zagrożenia

dla łańcuchów dostaw. W przedłożonym projekcie brak jest jednak jasno wskazanego źródła finansowania projektów strategicznych.

Rząd popiera kierunkowo zaproponowane w projekcie zachęty finansowe. Jednocześnie wskazuje, że priorytetowe wsparcie finansowe oferowane przez państwo członkowskie powinno dotyczyć też leków, które znajdują się na krajowej liście leków krytycznych. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej popiera wprowadzenie obowiązku ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych programów wspierających bezpieczeństwo dostaw produktów leczniczych o krytycznym znaczeniu, w tym w ramach procedur udzielania zamówień publicznych. Niemniej termin sześciu miesięcy określony w art. 19 na ustanowienie tych ram może być za krótki. Ponadto programy te powinny podlegać okresowej ewaluacji.

W odniesieniu do kwestii dotyczących zapasów leków i wspólnego rynku rząd stoi na stanowisku, aby w zakresie zapasów leków krajowe regulacje nie zakłócały funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej. Wymogi dotyczące zapasów powinny być proporcjonalne, skoordynowane na poziomie Unii Europejskiej i oparte na ocenie ryzyka, a tworzenie unijnych rezerw leków powinno unikać dublowania krajowych działań. Tak że jako rząd oceniamy pozytywnie projekt tego rozporządzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Posłem sprawozdawcą do tego dokumentu jest pani poseł Anna Kwiecień. Bardzo proszę panią poseł o zabranie głosu.

Posel Anna Kwiecień (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, prezentowane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające ramy na potrzeby zwiększenia dostępności i bezpieczeństwa dostaw produktów leczniczych o krytycznym znaczeniu ma oczywiście wiele pozytywnych zapisów, ale też pojawiają się pytania, na które warto sobie odpowiedzieć. Natomiast, wracając do samego problemu związanego ze zwiększeniem bezpieczeństwa dostaw i dostępności leków, to rozporządzenie zakłada wprowadzenie ułatwień w zakresie inwestycji w zdolności produkcyjne leków o znaczeniu krytycznym. Mało tego, wprowadza dywersyfikację łańcucha dostaw, wspólne zamówienia publiczne w celu pozyskania leków krytycznych, wspieranie tworzenia tzw. partnerstw strategicznych.

Szanowni państwo, przy okazji warto przypomnieć, że Europa się starzeje, że potrzeby lekowe z roku na rok się zwiększają. Nie odbiegamy od średniej w państwie polskim. Mamy dzisiaj dużo większe zapotrzebowanie na leki niż wiele lat temu, gdyż duża część produkcji została wyprowadzona do państw azjatyckich, do Indii, do Chin. Myślę, że każdy z nas pamięta moment covidu, kiedy okazało się, że mamy zerwane łańcuchy dostaw i w związku z tym mamy ogromne niedobory wśród leków, jeśli chodzi o zabezpieczenia potrzeb lekowych. W związku z tym wydaje się, że to rozporządzenie wyznaczające sobie cel, aby tego rodzaju sytuacja się nie powtórzyła, jest pozytywnym dokumentem. Ale tak jak już pan minister wskazał, mimo różnych mechanizmów, które pojawiły się w tym dokumencie, tak naprawdę nie ma tutaj ważnego elementu. Nie ma wsparcia finansowego. Ten dokument tak naprawdę odsyła nas do takich programów jak „Horyzont Europa”, „Cyfrowa Europa” czy „Zdrowie dla Europy”. Nie wskazuje natomiast konkretnych środków finansowych.

Mało tego, pojawiają się też inne zagrożenia, co do których chciałabym spytać pana ministra, czyli mechanizm przymusowej solidarności i wspólnych zapasów. Czy tworzenie wspólnych rezerw i magazynów leków oraz możliwość przekierowania dostaw do państw o większym kryzysie nie będzie się przekładać na to, że w sytuacji kryzysu ogólnoeuropejskiego będziemy musieli się pozbyć leków istotnych dla nas? A warto przypomnieć, że choćby w zakresie na przykład leków pediatrycznych... Szanowni państwo, z tych leków krytycznych praktycznie w Polsce nie jest produkowany żaden lek. Mało tego, z roku na rok lista leków, które są objęte zakazem eksportu, zwiększa się. W tej chwili bodajże jest to liczba 278, a w roku 2022 było to bodajże 180 leków. Czyli widać ewidentnie, że potrzeby rosną i w kwestiach związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa lekowego tak samo rozszerza się element zabezpieczenia w leki naszej populacji.

Kolejna kwestia to jest zwiększenie kosztów i obowiązków administracyjnych dla polskich producentów, bo tam się pojawia kwestia ścisłego raportowania łańcucha dostaw, zgłaszanie

potencjalnych braków oraz spełnienie unijnych wymogów co do strategicznych zapasów. Rodzi to też takie pytanie, czy małe i średnie przedsiębiorstwa farmaceutyczne w Polsce udźwigną koszty biurokratycznych obciążeń.

Jeszcze jest kwestia faworyzowania dużych państw i korporacji farmaceutycznych. Mamy świadomość, że w takich państwach jak Niemcy czy Francja istnieją globalne koncerny farmaceutyczne, które mają zdecydowanie większy wpływ na lobbing i procedury. Czy to nie będzie się bezpośrednio przekładać na mniejsze szanse polskich firm farmaceutycznych uczestnictwa w procedurach wspólnych zakupów lub unijnych dotacjach?

Generalnie rzecz biorąc, rozporządzenie oczywiście jest potrzebne, natomiast widać ewidentnie, że rodzi kilka pytań, co do których chciałabym usłyszeć odpowiedź ze strony pana ministra, czy też dostrzega te zagrożenia i jak ewentualnie państwo będziecie reagować na te zagrożenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani poseł.

Otwieram dyskusję.

Czy ktoś chce się wypowiedzieć w sprawie tego dokumentu? Nie widzę zgłoszeń. W związku z tym zamykam dyskusję i oddaję głos panu ministrowi.

Podsekretarz stanu w MZ Marek Kos:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jak już przedstawiłem w wystąpieniu, wiele jest jeszcze znaków zapytania. Jest to dokument, nad którym jeszcze trwają prace, ale z tych prac właśnie, które mają miejsce w Brukseli, proszę, aby informację przedstawiła pani dyrektor Katarzyna Piotrowska-Radziejcz, dyrektor Departamentu Polityki Lekowej i Farmacji Ministerstwa Zdrowia, jeżeli to możliwe.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Tak, jest to możliwe. Tylko bardzo proszę zwięźle. Jeżeli to ma być dłuższa informacja, to poprosimy na piśmie. Dzisiaj mamy bardzo długi porządek obrad, a czas ograniczony. Więc bardzo proszę zwięźle.

Podsekretarz stanu w MZ Marek Kos:

Liczę, że to będzie krótka informacja. Po prostu konkretne odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Polityki Lekowej i Farmacji Ministerstwa Zdrowia Katarzyna Piotrowska-Radziejcz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Katarzyna Piotrowska-Radziejcz, dyrektor Departamentu Polityki Lekowej i Farmacji.

Odniosę się krótko do pytań pani poseł, jeżeli chodzi o kwestie tzw. stoków. W stanowisku podkreślamy, że z punktu widzenia rządu polskiego potrzebny jest przede wszystkim nadzór nad stokami i nad tym, żeby jedno państwo nie przetrzymywało, tak jak ostatnio było w Niemczech w odniesieniu do znacznej liczby produktów, ponieważ to wpływa absolutnie na zaburzenia dostępności w innych państwach członkowskich. Zatem nasze stanowisko jest takie, i jest ono też przedstawione w stanowisku rządu, że musi być rotacyjność. Musi być nadzór nad stokami.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące zwiększenia kosztów dla producentów, to tutaj trzeba nadmienić, że Komisja Europejska tak bardzo się spieszyła z opublikowaniem tego rozporządzenia, że niestety nie przedstawiła oszacowania kosztów. Miało ono być pod koniec czerwca, później mówiono o lipcu. Najświeższa informacja jest taka, że będzie to we wrześniu. Tak że nie mamy policzonych kosztów przez Komisję Europejską.

Natomiast, co też zostało przedstawione w stanowisku, w zakresie zwiększania kosztów dla producentów na pewno będziemy na to bardzo uważać i z naszej strony, tam gdzie się da, będzie też dużo fakultatywności wykonywania obowiązków.

Jeżeli chodzi o kwestię wpływu większych firm na europejską listę leków krytycznych, to tutaj jest stworzona przez Komisję Europejską grupa koordynacyjna. Ta grupa ma na celu przyznawanie finansowania tym projektom strategicznym, które zostaną wskazane przez państwa członkowskie. My w stanowisku postulujemy też, żeby doprecyzować rolę tej grupy

w procesie decyzyjnym, w szczególności w zakresie określania listy leków krytycznych, ale też postulujemy, żeby finansowaniem były objęte krajowe listy leków krytycznych, które w ogóle nie są uwzględnione w tym rozporządzeniu.

A co do kwestii wspólnych zakupów, to absolutnie stoimy na stanowisku, że wspólne zakupy powinny być fakultatywne. Z punktu widzenia państwa polskiego uważamy, że mamy bardzo dobry system refundacyjny i to, co nas interesuje, to są głównie leki bardzo drogie. W związku z tym fakultatywność powinna być w tym rozporządzeniu zachowana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że pan minister już nie ma nic dodania. Dziękuję.

Szanowni państwo, nie widzę więcej zgłoszeń, wobec tego chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu dokument o sygnaturze COM(2025) 102 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt II.

Szanowni państwo, pan minister Marchewka, który ma trzy ostatnie punkty, zwrócił się do mnie z wnioskiem, aby rozpatrzyć je w tym momencie z uwagi na inne jego obowiązki. Czy ktoś wyraża sprzeciw wobec tego, abyśmy te trzy ostatnie punkty – VIII, IX i X – rozpatrzyli teraz? Nie widzę.

W związku z tym zaczniemy od pkt VIII. Pkt VIII również wziąłem pod uwagę z uwagi na to, że jest to dezyderat podkomisji do spraw Unii Europejskiej, ale dotyczy on projektu infrastrukturalnego, dlatego chciałbym, żeby również pan minister z Ministerstwa Infrastruktury był obecny. W związku z tym przechodzimy do pkt III, dawnego pkt VIII, czyli projektu dezyderatu.

Informuję państwa posłów, że podkomisja stała do spraw wykorzystywania środków pochodzących z Unii Europejskiej na posiedzeniu w dniu 22 lipca przyjęła projekt dezyderatu skierowanego do prezesa Rady Ministrów w sprawie realizacji drogi ekspresowej S8 odcinka Białystok–Augustów–Raczki–Suwałki. Projekt dezyderatu otrzymali państwo mailem. Bardzo proszę pana przewodniczącego Grzegorza Pudę o zabranie głosu.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, dezyderat jest efektem prac podkomisji stałej do spraw wykorzystania środków Unii Europejskiej. Tak jak pan przewodniczący powiedział, w ramach pracy naszej podkomisji kierujemy do Komisji dezyderat, który zostanie przekierowany, najlepiej jednomyślnie, jeżeli Komisja uzna to za ważne, do pana premiera. Tematem tego dezyderatu jest wieloletnia walka samorządów, posłów różnych opcji, właściwie, można powiedzieć, ponad podziałami politycznymi, wszystkich, którzy wierzą w to, że ta droga na odcinku Białystok–Augustów–Raczki–Suwałki jest istotna. Podkomisja, która miała możliwość na własne oczy zobaczyć przebieg – czy raczej przebieg, którego nie ma, ale planowany przebieg – oraz spotkać się z samorządowcami, uznała, że w tej formie wyrazi swoje przekonanie co do projektu drogi, która powinna powstać jak najszybciej. Co istotne, ta droga została wpisana również w katalog dróg o istotnym znaczeniu strategicznym.

Państwo posłowie dostali w formie mailowej czy też można było w sekretariacie pobrać treść naszego projektu dezyderatu. Mamy nadzieję, że państwo się zapoznali i zagłosują za tym, aby przesłać ten dezyderat dalej. Powiem tylko, że nie było wśród członków podkomisji żadnych głosów sprzeciwu, a dezyderat powstał wskutek wspólnej pracy, co – myślę – wszyscy posłowie i członkowie naszej podkomisji potwierdzą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle.

Otwieram dyskusję.

Czy ktoś by chciał zabrać głos? Ktoś z posłów? Nie widzę. Widzę, że pan ze strony społecznej. Proszę o przedstawienie się.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Adama Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów.

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, chciałbym bardzo gorąco poprzeć ten projekt dezyderatu. Pochodzę z tego regionu. Akurat przy ósemce między Białymstokiem

a Augustowem prowadzimy stację demontażu. Droga jest katastrofalna, liczba wypadków, wraków, które z tej drogi trafiają, liczba moich znajomych, którzy zginęli na tej drodze, jest porażająca. W związku z tym popieram bardzo serdecznie.

Jestem tu przy okazji kolejnych punktów, ale słuchając akurat tej wypowiedzi na temat drogi Białystok–Augustów–Raczki–Suwałki, szczególnie w okresie letnim, kiedy białostoczanie wyjeżdżają nad jeziora, chcę powiedzieć, że jest fatalnie. Jest pilna potrzeba drogi ekspresowej – nie drogi dwujezdniowej, ale drogi szybkiej, która pozwoli bezpiecznie się przemieszczać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa posłów? Poseł Niedźwiedzki i poseł Puda.

Poseł Jacek Niedźwiedzki (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, jest to droga nazywana drogą śmierci. Można powiedzieć, że co tydzień giną na niej ludzie. Walczymy o tę drogę, można powiedzieć, od początku lat 90. Pierwszy dezyderat powstał już w 2016 r. Drogi nadal nie ma. Jadą tędy tiry na północ, z południa Europy na północ, do krajów nad nadbałtyckich. Droga bardzo potrzebna jako droga ekspresowa. Bardzo proszę o poparcie tego dezyderatu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Puda.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Skoro nie ma dyskusji, panie przewodniczący, to nie jest długie, to może chociaż przeczytamy ten dezyderat, żeby była świadomość, nad czym będziemy głosować. Dla tych posłów, którzy nie zdążyli się zapoznać.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Nie, panie pośle...

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Zapoznali się wszyscy? No dobrze.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Nie ma takiej potrzeby.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Wszyscy mają to w mailu. Zachęcam do tego, żeby poprzeć obecną treść.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Szanowni państwo, ja też dwa słówka. Też pochodzę z tego regionu. Od 10 lat walczę o to, by ta droga powstała jak najszybciej. Niestety idzie to bardzo, ale to bardzo wolno. Ostatnio pan minister infrastruktury i wiceminister Bukowiec ogłosili, że ta droga będzie się budować w standardzie drogi 2+2. Jest to światełko w tunelu. Jednakże wiemy, że są jakieś przeszkody ze strony Komisji Europejskiej.

Chcielibyśmy więc również tym dezyderatem zaapelować do rządu, aby negocjacje z Komisją Europejską przyspieszyły i aby ta droga jak najszybciej powstała. Jest z nami pan minister Marchewka, który nie zajmuje się drogownictwem, ale, panie ministrze, apeluję do pana, żeby przekazał pan panu ministrowi infrastruktury Dariuszowi Klimczakowi, jak ważna jest to droga, że Komisja do Spraw Unii Europejskiej apeluje o jak najszybsze jej wybudowanie i zakończenie negocjacji z Komisją Europejską. One się bardzo przedłużają. Mam nadzieję, że się zakończą i będziemy mogli rozpocząć proces budowy drogi między Białymstokiem a węzłem Raczki. Rzeczywiście jest to droga śmierci. To nie jest tylko droga lokalna, jak mówił przedstawiciel strony społecznej, ale jest to przede wszystkim droga tranzytowa, droga do granicy z Litwą. Codziennie więc mamy tam tysiące tirów. Wiele wypadków w każdym tygodniu.

Chciałbym zaapelować do państwa członków Komisji o to, abyśmy przyjęli ten dezyderat. Panie ministrze, chciałbym również zaapelować do pana, aby przekazał pan panu ministrowi Klimczakowi, jak ważna jest to sprawa.

Szanowni państwo, przechodzimy do głosowania. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia dezyderatu? Nie widzę. W związku z tym stwierdzam, że **Komisja przyjęła dezyderat**.

Na tym zamykam procedowanie pkt III.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję w imieniu podkomisji, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, zgłosił się do mnie minister Czerniak, który również się bardzo śpieszy i chce dokonać kolejnej zmiany w naszym porządku obrad. Pan minister Marchewka się na to zgodził, dlatego jeżeli możemy, to rozpatrzmy teraz pkt IV. Czy jest sprzeciw wobec tego? Nie widzę.

Przechodzimy do pkt IV, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie UE 2021/2115 w odniesieniu do systemu warunkowości, rodzajów interwencji w formie płatności bezpośrednich, rodzajów interwencji w niektórych sektorach oraz rozwoju obszarów wiejskich i rocznych sprawozdań z realizacji celów, a także rozporządzenie (UE) 2021/2116 w odniesieniu do zarządzania danymi i interoperacyjnością, zawieszenia płatności, rocznego rozliczenia z realizacji celów oraz kontroli i kar (COM(2025) 236 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP.

Rząd reprezentuje pan minister Jacek Czerniak, sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Bardzo proszę pana ministra o zwięzłe przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Jacek Czerniak:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w myśl tej zwięzłości powiem, że ten długi tytuł pkt IV dotyczy uproszczeń wspólnej polityki rolnej. 14 maja br. Komisja Europejska przedstawiła wniosek legislacyjny. Polska wersja językowa została udostępniona 9 czerwca br. Chciałem państwu przypomnieć, że w ramach prezydencji polskiej to był jeden z priorytetów uproszczenia wspólnej polityki rolnej. Przeprowadziliśmy dyskusję na Radzie styczniowej. Wnioski, które zostały zgłoszone przez państwa członkowskie, zostały przekazane Komisji Europejskiej. Z zadowoleniem przyjmujemy, że Komisja Europejska uwzględniła te wnioski w swoim wniosku legislacyjnym.

Szanowni państwo, w stanowisku rządu Rzeczypospolitej Polskiej popieramy uproszczenia w ramach WPR, jak również kwestie, które zostały zaproponowane. Z zadowoleniem przyjmujemy zwiększenie elastyczności dla państw członkowskich, które w większości decydują o tym, w którym kierunku następuje zmiana „Planu strategicznego wspólnej polityki rolnej”. Również z zadowoleniem przyjmujemy, że większość proponowanych zmian jest dobrowolna dla państw członkowskich. To jest element, który pokazuje swobodę w organizowaniu planu strategicznego. Również kwestie związane z trwałymi użytkami zielonymi, z GAEC 2, kwestie związane z gospodarstwami ekologicznymi, które w całości lub w części spełniają wybrane normy warunkowości...

Prezydencja duńska, która objęła prezydencję po naszej, przedstawiła projekt kompromisowy. Uważamy, że on zawiera pewne rozwiązania. Stąd nasz projekt stanowiska, który popiera te rozwiązania. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Sprawozdawcą tego dokumentu jest pan poseł Krzysztof Lipiec. Panie pośle, proszę o zabranie głosu.

Posel Krzysztof Lipiec (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie i panowie posłowie, rzeczywiście projekt przedłożonego aktu legislacyjnego zawiera uproszczone procedury w kontekście stosowania wspólnej polityki rolnej. Jeśli chodzi o stanowisko rządu, trzeba wyraźnie zaznaczyć, że rząd nie dotrzymał terminu przedłożenia swojej opinii w tej sprawie polskiemu Sejmowi. W odniesieniu do istotnych kwestii, którymi Sejm się zajmuje, należy stwierdzić, że przedłożony projekt jest zgodny z zasadą pomocniczości, jeśli chodzi o skutki społeczne. One są pożądane przede wszystkim przez rolników, jak i organizacje rolnicze.

Jeśli chodzi o skutki gospodarcze, to tak naprawdę ten akt ustawodawczy nie będzie powodował żadnych negatywnych skutków gospodarczych w naszej polskiej rzeczywistości. Natomiast jeśli chodzi o skutki budżetowe, to on może je powodować, ale to jest dobre rozwiązanie z tego względu, że w ramach wspólnej polityki rolnej w sytuacjach kryzysowych będzie można stosować również środki krajowe.

Konkludując, trzeba powiedzieć, że przedstawiony projekt rozporządzenia zawiera pakiet zmian upraszczających i uelastyczniających ramy prawne dotyczące wdrażania wspólnej polityki rolnej w latach 2023–2027. Projektowane przepisy powinny ograniczać obciążenia administracyjne, zmniejszać koszty oraz zwiększać skuteczność wdrożenia planów strategicznych wspólnej polityki rolnej, a tym samym przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa żywnościowego Unii Europejskiej i konkurencyjności unijnych gospodarstw rolnych. Przedstawiciel polskiego rządu powinien wyrazić poparcie na Radzie Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Otwieram dyskusję.

Czy ktoś z pań posłanek i panów posłów chciałby zabrać głos? Nie widzę. Wobec tego chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2025) 236 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Sprzeciwu nie słyszę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt IV.

Przechodzimy do pkt V, który wcześniej był pkt IX, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/UE, COM(2025) 179 wersja ostateczna, i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP.

Rząd reprezentuje pan minister Arkadiusz Marchewka, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowna Komisjo, jeśli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym pkt IX i X w pierwotnej numeracji przedstawić wspólnie, dlatego że dotyczą one jednego pakietu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze, panie ministrze. To ja tylko powiem, o co chodzi w pkt X i połączymy te dwa punkty. W związku z tym dwa punkty rozpatrzmy łącznie, jeżeli nie ma sprzeciwu.

Pkt X dotyczy wniosku dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii, COM(2025) 180 wersja ostateczna, i odnoszącego się do niego stanowiska RP.

Teraz proszę, panie ministrze, o przedstawienie tych dwóch punktów.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Będziemy rozpatrywać dwa wnioski pozostające we właściwości ministra infrastruktury. Tak jak pan przewodniczący wspomniał, pierwszy z nich dotyczy wniosku Komisji Europejskiej nr 179 dotyczącego dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów. Jeśli chodzi o główne założenia tej dyrektywy, to dotyczą one przede wszystkim możliwości wydawania mobilnych dowodów rejestracyjnych, czyli jako dokumentów w formie cyfrowej. Dowody rejestracyjne w formie fizycznej, papierowej będą mogły być wydawane na wniosek wnioskodawcy w formie karty elektronicznej.

Zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej rozwiązanie zacznie obowiązywać po czterech latach od wejścia w życie dyrektywy. Po drugie, zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej na fizycznych, papierowych dowodach rejestracyjnych będzie można umieścić kod QR, który pozwoli na szybki odczyt i weryfikację autentyczności informacji, które są zawarte w dowodzie rejestracyjnym. Chodzi również o to, aby umieścić w rejestrach szerszy zakres danych, które

miałyby dotyczyć m.in. informacji na temat wszelkich istotnych zmian w układach i komponentach pojazdu czy też informacje na temat poprzedniego posiadacza pojazdu, ale także o powodach wyrejestrowania pojazdu.

Zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej w elektronicznym rejestrze pojazdów będą umieszczone w wersji online informacje o negatywnym wyniku badania technicznego, o anulowaniu rejestracji, o zatrzymaniu albo przywróceniu dopuszczenia pojazdu do ruchu. Co więcej, w projektowanej dyrektywie uznaje się również, że fizyczne, jak i mobilne dowody rejestracyjne, które są wydawane przez państwa członkowskie, będą uznawane przez pozostałe państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdów w ruchu międzynarodowym, ale też ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim. Warto też nadmienić, że zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej państwo członkowskie wyznaczy krajowy punkt kontaktowy, który będzie odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i Komisją w celu wdrożenia dyrektywy, o której rozmawiamy.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na to, że też zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej państwa członkowskie będą zobowiązane połączyć krajowe rejestry pojazdów i systemy elektroniczne dotyczące świadectw zdatności do ruchu drogowego za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB, który został opracowany przez KE, tak aby właściwy organ dowolnego państwa członkowskiego mógł w czasie rzeczywistym przeglądać rejestr pojazdów dowolnego innego państwa członkowskiego.

To tyle, jeśli chodzi o główne założenia tych rozwiązań.

Natomiast rząd wyraża zastrzeżenia do niektórych rozwiązań. Pozwolę sobie przedstawić szczegółowe informacje na temat tych zastrzeżeń. Po pierwsze, wprowadzenie obowiązku dla państw członkowskich w zakresie wzajemnego połączenia rejestrów z systemem europejskim poprzez tzw. MOVE-HUB celem wymiany informacji w czasie rzeczywistym. Trzeba powiedzieć jasno, że rozwiązanie to będzie generować znaczące koszty po stronie Polski. Wynikają one z konieczności budowy nowego rozwiązania informatycznego przy jednoczesnym oczywiście utrzymaniu obowiązujących już systemów. Należy wskazać, że państwa członkowskie już obecnie mogą wymieniać między sobą dane o pojazdach. Niektóre państwa korzystają w tym celu z dostępnej funkcjonalności systemu EUCARIS, a ten system funkcjonuje niezawodnie w różnych obszarach, w miarę danych między państwami członkowskimi. Na dalszym etapie prac nad projektem dyrektywy należy w naszej ocenie dążyć do wprowadzenia fakultatywnego połączenia systemów krajowych z MOVE-HUB oraz rozważyć także umocowanie systemu EUCARIS w treści przedmiotowej dyrektywy, co będzie sprzyjać efektywności kosztowej przy implementacji dyrektywy do krajowego porządku prawnego.

Po drugie, jest kwestia związana z zapewnieniem mobilnego dowodu rejestracyjnego w europejskim portfelu tożsamości cyfrowej w kontekście zwolnienia z opłat ponoszonych przez posiadacza tego dowodu, czyli przez obywatela. Proponowane rozwiązanie oczywiście nie powinno oznaczać, że organ rejestrujący nie może pobrać opłaty za czynności związane z rejestracją pojazdu, których skutkiem jest wydanie takiego dowodu. Rząd postuluje, by w trakcie prac nad projektem dyrektywy kwestia ta została doprecyzowana.

Po trzecie, w ocenie rządu przewidywany 12-miesięczny okres przechowywania danych w krajowych rejestrach, dotyczący poprzedniego dowodu rejestracyjnego po jego unieważnieniu, jest zbyt krótki, aby przeprowadzić skuteczne dochodzenie i działania operacyjne w przypadku oszustw związanych z pojazdami. Rząd proponuje wydłużenie tego okresu do 5 lat. Zwracamy również uwagę na to, że dyrektywa powinna definiować ten czas jako czas minimalny. Co więcej, dyrektywa nie przewiduje w obecnym kształcie, które państwa członkowskie powinny stosować względem niektórych pojazdów, w szczególności pojazdów służb, które wprowadzie spełniają definicję art. 2 ust. 1, jednakże mogą podlegać odrębnym przepisom... Należałoby na dalszych etapach prac przewidzieć możliwość takich wyłączeń. To dotyczy stanowiska dotyczącego pierwszego dokumentu.

Druga kwestia dotyczy wniosku Komisji Europejskiej nr 180 w związku z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47 w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii. Dość złożona nazwa, ale jest to kompleksowy dokument.

W dyrektywie 2014/45 zaproponowano wprowadzenie następujących zmian. Po pierwsze, wprowadzenie obowiązku badań cząstek stałych i tlenków azotu, które są konieczne w celu

dostosowania do nowszych technologii kontroli emisji oraz wykrywania pojazdów wysokoemisyjnych, w tym pojazdów poddanych ingerencji. Ponadto wprowadzenie obowiązku badania emisji lekkich pojazdów użytkowych po upływie roku od daty pierwszej rejestracji. W dyrektywie zaproponowano również wprowadzenie obowiązku badania elektronicznych systemów bezpieczeństwa do zakresu okresowego badania technicznego, ale także włączenie do zakresu dyrektywy, czyli objęcia badaniami technicznymi, motocykli elektrycznych o mocy powyżej 11 kW. Ponadto usunięcie możliwości wyłączenia przez państwo członkowskie motocykli o pojemności powyżej 120 cm³ z zakresu badania technicznego, umożliwienie przeprowadzenia badania technicznego samochodów osobowych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji i uznawanie ważności badania technicznego przez okres 6 miesięcy, co jest w tym wypadku korzystne dla obywateli przebywających czasowo za granicą.

Ponadto zakłada się zobowiązanie producentów pojazdów do nieodpłatnego udostępnienia właściwym organom państw członkowskich informacji technicznych niezbędnych do badania technicznego, systematyczne rejestrowanie przebiegu, czyli odczytu licznika przebiegu pojazdu nie tylko przez stacje kontroli pojazdów, ale każdego usługodawcę, który wystawi faktury lub inny dokument w związku z naprawą lub konserwacją pojazdu, właśnie w celu zapobiegania oszustwom związanym z ingerencją we wskazania drogomierza i udostępnienie danych diagnostom.

Zakłada się również wprowadzenie obowiązku przeprowadzania corocznych badań technicznych samochodów osobowych, a także pojazdów kategorii N1 mających ponad 10 lat. Chodzi również o rozszerzenie zakresu badania technicznego o nowe badane elementy w odniesieniu do pojazdów elektrycznych i hybrydowych, na przykład system wysokiego napięcia, rozszerzenie zakresu szkolenia diagnostów o tematykę badań napędów alternatywnych, czyli tych wysokonapięciowych, hybrydowych i wodorowych, jak również nowych metod badań, wprowadzenie wymagania przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego, gdy w pojeździe zostały znacząco zmienione lub zmodyfikowane systemy i części pojazdu związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska. Warto zwrócić uwagę na to, że zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu będzie wydawane jako elektroniczne poświadczenie do europejskiego portfela tożsamości cyfrowej, czyli właściciel będzie mógł wystąpić o uwierzytelnione według świadectwa zdatności do ruchu drogowego.

Podsumowując te założenia, chcę podkreślić, że propozycja legislacyjna Komisji Europejskiej jest oceniana co do zasady pozytywnie w zakresie proponowanych zmian, jednak jest kilka zastrzeżeń, które jako rząd podnosimy. Chciałbym je teraz Wysokiej Komisji przedstawić.

Po pierwsze, wprowadzenie obowiązku badań cząstek stałych i tlenków azotu w trakcie badania technicznego pojazdów, które są konieczne w celu dostosowania do nowszych technologii kontroli emisji oraz wykrywania pojazdów wysokoemisyjnych, z uwagi na koszty niezbędne do poniesienia na zakup urządzeń do tego rodzaju pomiarów przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów uznajemy za bardzo trudne do zrealizowania. Z informacji pozyskanych przez Ministerstwo Infrastruktury wynika bowiem, że zakup tego rodzaju urządzeń oscylować będzie w granicach kilkunastu tysięcy złotych, co będzie znacznym obciążeniem, zważywszy na sygnalizowaną przez branżę trudną sytuację finansową przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. To jest jedno z pierwszych zastrzeżeń, które do tych rozwiązań wskazujemy.

Po drugie, propozycja badań emisji lekkich pojazdów użytkowych po upływie roku od daty pierwszej rejestracji. Objęcie tym obowiązkiem pojazdów lekkich jednocześnie obejmuje swoim zakresem wszystkie pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, również te posiadające cechy samochodów osobowych. Dlatego rząd postuluje wprowadzenie w tym przypadku masy odniesienia pojazdu przekraczającej 2610 kg, zgodnie z tym, co jest w rozporządzeniu emisyjnym.

Po trzecie, chodzi o wprowadzenie obowiązku badania elektronicznych systemów bezpieczeństwa w ramach okresowego badania technicznego. W ocenie rządu takie badanie nie powinno być obowiązkowe. Skuteczność weryfikacji elektronicznych systemów bezpieczeństwa podczas obowiązkowych badań technicznych będzie generować duże koszty dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wpłynie na koszty przeprowadzenia badań technicznych. Zwracam uwagę na to, że takie nowe, złożone systemy elektroniczne powinny być w ocenie rządu weryfikowane wyłącznie przez właściwe wyspecjalizowane serwisy samochodowe ASO, badania techniczne natomiast powinny być maksymalnie uproszczone i ograniczać się do głównych elementów, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów.

I po czwarte, chodzi o połączenie systemów elektronicznych w ramach systemu MOVE-HUB zarówno w zakresie obligatoryjności, jak i terminu wdrożenia. Zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej to jest w ciągu jednego roku od przyjęcia aktów wykonawczych. Wskazany okres może się okazać niewystarczający na przygotowanie pełnej funkcjonalności systemu elektronicznego. Rząd będzie dążył do wydłużenia tego terminu.

W tym kontekście, w toku prac nad projektem, rząd będzie popierał rozwiązania, które będą generowały jak najmniejsze koszty po stronie polskich przedsiębiorców. Chciałbym nadmienić, że 10 lipca odbyło się posiedzenie Grupy Roboczej Rady Unii Europejskiej ds. Transportu Lądowego, podczas którego omówiono treść załączników do wniosku. Przedstawiciel rządu zgłaszał uwagi, czyli zastrzeżenia parlamentarne do przepisów, które budzą zastrzeżenia rządu, o których państwu wspominałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Sprawozdawcą do tych dwóch dokumentów jest pan poseł Paweł Jabłoński. Bardzo proszę, panie pośle, o sprawozdanie tych dwóch dokumentów, dawnych IX i X.

Poseł Paweł Jabłoński (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Tak, bardzo dziękuję.

Wysoka Komisjo, panie ministrze, wszyscy szanowni państwo, dziękuję bardzo za to wyczerpujące sprawozdanie. Cieszę się, że je dostaliśmy, choć trochę to trwało. Tam było wcześniej jakieś opóźnienie, ale to może i lepiej, bo rzeczywiście stanowisko jest przygotowane w sposób bardzo szczegółowy. Powiem coś, co może część państwa zaskoczy. Ja się z tym w ogromnym stopniu zgadzam, bo te zastrzeżenia – mówię tutaj o pkt X, czyli tym, który pan minister przedstawiał w drugiej kolejności – są bardzo szczegółowe, bardzo liczne i bardzo słuszne. W zasadzie w każdym wypadku mógłbym się pod tym podpisać.

A o co tutaj chodzi, drodzy państwo. Otóż, chodzi o to, że koncepcja autorów tych nowych przepisów, które miałyby doprowadzić do wprowadzenia mechanizmu w zasadzie totalnej kontroli nad nawet nie tyle kompetencjami państw członkowskich, ale po prostu nad przedsiębiorcami prowadzącymi działalność przewozową... Zakres zbierania danych, mechanizm zbierania danych, nałożenie na państwa członkowskie co roku obowiązku kontroli 30% pojazdów – to są rzeczy generujące ogromne koszty, a ponadto ingerujące też w ogromnym stopniu w obecne ustawodawstwo, także nasze wewnętrzne, choćby w zakresie przetwarzania danych osobowych.

Mamy tutaj do czynienia z próbą de facto niestety, może niezamierzoną, choć myślę, że jest to brane pod uwagę, bardzo poważnego obciążenia naszej branży transportowej dodatkowymi obowiązkami. Z tego względu cieszę się, że rząd wskazuje na te zastrzeżenia, natomiast, szczerze mówiąc, nie rozumiem, dlaczego w tej sytuacji kierunkowe stanowisko jest wskazane jako stanowisko pozytywne. Bo moim zdaniem zakres tych zmian i stopień ich dolegliwości, to, co jest wymienione przez rząd jako rzeczy absolutnie niedopuszczalne, jako rzeczy, które będą bardzo dużym zagrożeniem dla naszego rynku, bardzo poważnym obciążeniem także dla państwa, jest tak duży, że w zasadzie ta dyrektywa powinna być odrzucona albo radykalnie zmieniona. Obecnie nie sposób się zgodzić na te zapisy.

Występuję jako sprawozdawca, natomiast jestem, szczerze mówiąc, ciekawy, czy rząd byłby w stanie podzielić się informacją na temat aktualnego stanu rozmów, jak wygląda nastawienie poszczególnych państw. Dlatego że jeżeli to zostałoby przyjęte, to możemy być w sytuacji nawet jeszcze gorszej niż po tym słynnym pakiecie mobilności czy antymobilności, który kilka lat temu był omawiany. Więc cieszę się, że rząd to identyfikuje.

Zakładam, że dużą rolę odegrała także strona społeczna. Wiem, że przedstawiciele branży też bardzo aktywnie działali. Cieszę się, że to zostało uwzględnione. Tym niemniej myślę, że potrzebne jest bardziej zdecydowane stanowisko, i uważam, że stanowisko kierunkowe powinno być w obecnym kształcie po prostu negatywne. Być może należy zaproponować bardziej konkretne poprawki, bardziej konkretne sugestie co do zmiany. Tyle do pkt X.

Co do pkt IX – w zasadzie tutaj większych kontrowersji nie ma. Mechanizmy dotyczące integracji systemów są zaproponowane rzeczywiście w słusznym kierunku. Co do fakultatywności, w naszej ocenie to rzeczywiście powinno być nieco bardziej elastyczne, choć sama integracja, sam mechanizm, który miałby doprowadzić do tego, że w całej Unii Europejskiej byłoby to ze sobą jasno zharmonizowane, zintegrowane w ramach jednego systemu, bądź to poprzez wprowadzenie odpowiednich komponentów do istniejących systemów krajowych, bądź poprzez stopniowe

dochodzenie do jednego wspólnego systemu, ale oczywiście w taki sposób, żeby państwa członkowskie nie były nadmiernie obciążone, to jest generalnie dobry kierunek.

Zatem w tym zakresie stanowisko rządu nawet kierunkowo traktujemy jako słuszne. Natomiast do pkt X uważamy, że jednak mogłoby to być stanowisko bardziej zdecydowane, że w toku dalszych negocjacji trzeba będzie zająć zdecydowaną pozycję w obronie naszej branży.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Otwieram dyskusję.

Pan poseł Szynekowski vel Sęk, pan przewodniczący, proszę bardzo.

Poseł Szymon Szynekowski vel Sęk (PiS):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

Panie ministrze, szanowni państwo, podzielam opinię, którą wyraził pan poseł Paweł Jabłoński. Proponowane przepisy – mówię tu oczywiście o pkt X – można by streścić w jednym zdaniu jako więcej kontroli, i to drogiej kontroli, nakładanej na państwa członkowskie, co oczywiście wiąże się też z kosztem po stronie obywateli tychże państw członkowskich.

System proponowany w tym najbardziej ambitnym wariancie, mówiący o wprowadzeniu automatycznego systemu teledetekcji, który miałby obejmować 30% parku pojazdów skontrolowanych w automatyczny sposób, to są wręcz horrendalne pieniądze, które musiałyby zostać wydane po to, żeby stworzyć system, za pomocą którego prawdopodobnie z dnia na dzień wyeliminowana z ruchu zostałaby ogromna liczba pojazdów. W polskim przypadku, biorąc pod uwagę, że jedna czwarta jeżdżących po naszych jezdniach pojazdów jest starsza niż 20 lat... Byłby to wstrząs, byłaby to rewolucja. I tu jest też jeszcze druga strona medalu.

Zatem z tego punktu widzenia jest to rozwiązanie drogie i niezwykle kontrowersyjne. Podzielam opinię pana posła Pawła Jabłońskiego, że stanowisko rządu, choć kierunkowo zwraca uwagę na te wątpliwości, co doceniamy, to jednak jest pozytywne. W naszej opinii wobec tak radykalnych rozwiązań powinno być stanowiskiem negatywnym. Dlatego będziemy prosili pana przewodniczącego o to, żeby te punkty głosować rozłącznie, żebyśmy zdecydowali co do pkt X. Nasze stanowisko jest takie, że nie powinniśmy w tej materii pozytywnie zaopiniować stanowiska rządu, nie dlatego, że nie dzielimy wątpliwości w nim wskazanych, bo je dzielimy, ale dlatego, że konkluzja tego stanowiska jest pozytywna. Uważamy, że ona powinna być negatywna. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Czy są jakieś inne zgłoszenia? Dobrze. Nie widzę. Tak, tak. Nie widzę zgłoszeń ze strony państwa parlamentarzystów. W związku z tym oddaję głos stronie społecznej. Proszę bardzo. Tylko proszę każdą osobę o przedstawienie się.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo. Adam Małyszko, Forum Recyklingu Samochodów.

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, otóż ten projekt dyrektywy i zmian dyrektywy jest bardzo istotny z punktu widzenia recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Od wielu lat Komisja Europejska próbuje znaleźć około 4 mln pojazdów, które są demontowane w szarej strefie, ponieważ nie ma systemu przepływu informacji o wyrejestrowaniu i zarejestrowaniu pojazdów. Dlatego zabiegamy o to, aby Komisja Europejska jak najszybciej zakończyła te prace i żeby jak najszybciej te systemy mogły wejść w życie. Nie do końca zgadzam się z ostatnimi wypowiedziami posłów, którzy mówią o stanowczym sprzeciwie. Szanowni państwo, w ubiegłym roku 10 czerwca wycofaliście państwo z rejestrów 7 mln 170 tys. pojazdów, czyli unieważniono decyzję w rejestrowaniu. Te pojazdy zostały zdemontowane w szarej strefie.

Dzisiaj w CEPiK-u mamy kolejne 8 mln bez OC i kolejne około 11 mln bez badań technicznych. Są to kolejne martwe dusze, zdemontowane w obszarze szarej strefy przez to, że nie ma przepływu informacji o rejestracji i wyrejestrowaniu online tak naprawdę. Te przepisy, które zostały prowadzone w 2023 r. ustawą z 7 lipca o ochronie tożsamości, wywróciły do nogami rynek, obligując do rejestracji pojazdy, których nie da się zarejestrować, czyli pojazdy, które nie mają aktualnego badania, bo są w naprawie, pojazdy w ramach likwidacji szkód komunikacyjnych, pojazdy sprowadzane. Zmuszono również przedsiębiorców sprowadzających pojazdy

do rejestracji. Tutaj mamy okres 3 miesiące, niemniej jednak rejestracja wiąże się z ubezpieczeniem pojazdu. Dodatkowo wiąże się, w przypadku pojazdów ciężarowych, z podatkiem od środków transportowych i szeregiem obciążeń dla osób handlujących pojazdami, które nie wyjeżdżają na drogę. Czyli jakie ci przedsiębiorcy mają porównanie z handlującymi pojazdami nowymi, które takich obowiązków nie mają? A przecież taka szkoda może nastąpić zarówno w przypadku pojazdu nowego, jak i pojazdu używanego.

W związku z tym apelujemy do rządu polskiego, ażeby zweryfikował zmiany ustawy, które weszły od 1 stycznia, szczególnie art. 73aa, tak aby umożliwić, żeby pojazdy, które są wprowadzane, mogły być szybko identyfikowane w systemie CEPiK, tak żeby było wiadomo, kto jest właścicielem tego pojazdu. Bo okres 3 miesiące, później sprzedaż kolejne 3 miesiące... Tak że można to rolować przez rok, dwa i nikt nie wie, kto jest właścicielem takiego pojazdu. Dzisiaj systemy w Polsce już są nowoczesne. Mamy elektroniczny dowód rejestracyjny, który jest zatrzymywany, mamy szereg narzędzi informatycznych, które mogą po prostu to zapewnić.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę odnośnie do wspomnianych ubezpieczeń. W porozumieniu z Ministerstwem Finansów należałoby wprowadzić taki system, żeby stawka ubezpieczenia pojazdów, które nie są używane na drodze, nie wyjeżdżają na drogę, są w obrocie jako towar, była podobna do pojazdów czasowo wycofanych z ruchu, czyli zupełnie inna niż ta, która odnosi się do pojazdów poruszających się po drogach.

Zwróćcie państwo uwagę, że kary za brak OC przez pomyłkę dla osób, które handlują pojazdami, nie na drodze, ale po prostu przy sprzedaży, wynoszą w tej chwili dwukrotność najniższego wynagrodzenia, czyli około 11 tys. zł za taką pomyłkę. Osoby handlujące często zgłaszają do nas takie zastrzeżenia, pytają dlaczego. Mówią: „Ja przecież ten samochód dostałem z firmy leasingowej, a później okazało się, że termin był wcześniejszy i już automatycznie muszę zapłacić karę”. Zupełnie inne kary powinny być w stosunku do tych, którzy poruszają się po drogach bez badań technicznych czy też bez OC, natomiast zupełnie inne kary dla osób, które handlują pojazdami, a te pojazdy nie stanowią zagrożenia, a jak stanowią, to podobne jak w przypadku pojazdów nowych.

Tak że wydaje mi się, że opinia rządu jest jednak wyważona, chociaż mógłbym powiedzieć, że nie zgadzam się z niektórymi kwestiami, jak chociażby z tym, żeby online sprawdzać rejestrację pojazdów, ale też nie może być to bezterminowo. Trzeba określić termin, ale ten termin, czy to będzie miesiąc, czy dwa, musi być przez przedsiębiorcę możliwy do zrealizowania. Trzeba dać szansę przedsiębiorcy, żeby to wykonał. Ten czas to mogą być dwa tygodnie, jeżeli to będzie elektroniczna informacja, że jestem właścicielem pojazdu. Taką informację przyjmie CEPiK i taka informacja będzie widoczna zarówno w kraju, jak i za granicą. Czy przegląd jest, czy nie, jeżeli będzie podana informacja, to wszyscy będą wiedzieli, czy dany pojazd ma ważne badanie techniczne, czy tego badania nie ma. Natomiast jeżeli warunkiem wpisania do rejestru jest badanie techniczne, to wiadomo, że jak nie jest możliwe wykonanie tego badania, to i w rejestrze nie będzie aktualnej informacji. Tak że zwracam uwagę – nie bójcie się państwo tego przepływu informacji szybszego niż 3 miesiące, jeżeli to będzie możliwe do wykonania.

Ostatnia już taka drobna może uwaga do badań odnośnie do części stałych i wyposażenia SKP. Mija 21 lat od ustalonej stawki 98 zł za badanie techniczne. To chyba jest powodem, a nie dodatkowe wyposażenie dla stacji kontroli pojazdów, która zaraz podniesie larum, że trzeba kolejne inwestycje, a nie ma ciągle decyzji – to jest rozporządzenie – o podwyższeniu stawki za SKP. Ja kibicuję tej branży, bliźniaczej branży, bo my jako stacje demontażu mamy jeszcze gorzej. Od 2005 r. nie możemy pobrać żadnej opłaty za przyjęcie odpadu niebezpiecznego, jakim jest pojazd. Żadnej. I nie ma żadnej rekompensaty, w przypadku gdy ten pojazd będzie generował koszty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze pan się zgłasza. Tylko bardzo proszę o zwięzłą wypowiedź, bo naprawdę program mamy bardzo bogaty, a czasu jest mało. Proszę o bardzo zwięzłą wypowiedź i proszę się przedstawić.

Właściciel portalu polskiautohandel.pl Maciej Szymajda:

Jasne. Maciej Szymajda, polskiautohandel.pl.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, generalnie zgadzamy się z tymi wszystkimi rzeczami, które są w tych dyrektywach. Powinien być lepszy przepływ danych. Natomiast taka uwaga co do tych badań, które miały być robione w przypadku 30% parku.

Zwróćcie państwo uwagę, że tam jest mowa o 30% parku zarejestrowanych w kraju samochodów. W polskim CEPiK jest taki bałagan, że jak te przepisy wejdą w życie, to Polska jest skazana... Nie wiem, czy będą za to jakieś kary, ale nie ma szans spełnić tego warunku.

Problem drugi, który jest poruszany, to podwójna rejestracja. Jak wejdą przepisy i te systemy zostaną połączone, to zobaczycie, jaki bałagan robią polscy dilerzy, którzy sprzedają 20%, a w przypadku niektórych marek 30% nowych samochodów za granicę. Te samochody są rejestrowane w innym kraju Unii Europejskiej, a ze względów chociażby takich, że z importerami rozliczają się z rejestracji pojazdów, nie są wyrejestrowywane, nie są zgłaszane wywozy tych samochodów za granicę. Martwe dusze, które zostały usunięte, o których pan prezes mówił, to w większości były samochody stare.

Niestety nie mam takich danych, bo próbowałem się doprosić o nie w CEPiK, ale do dnia dzisiejszego od 3 miesięcy nie dostałem do tego dostępu, ale moim zdaniem jest co najmniej 1 mln, a może i więcej nowych samochodów, fabrycznie nowych, które wiszą w CEPiK jako samochody zarejestrowane, a ich dawno w Polsce nie ma. W związku z tym jak wejdą przepisy dotyczące 30% badań, to Polska będzie miała bardzo duży problem, żeby to spełnić.

Druga sprawa to takie pytanie do Ministerstwa Infrastruktury, bo w rozporządzeniu jest mowa o robieniu badań technicznych samochodów starszych niż dziesięcioletnie co rok. Natomiast dyrektywa dopuszcza możliwość robienia badań technicznych co dwa lata. Pytanie, czy ministerstwo planuje wprowadzenie takiego rozwiązania, że samochody nowe czy samochody do dziesiątego roku życia będą mogły być badane co dwa lata, tak jak dopuszcza dyrektywa, a nie co rok. Wtedy można by też było podnieść stawki za badania techniczne dla diagnostów i być może bardziej by im się opłacało prowadzić tę działalność. Być może mieliby pieniądze na to, żeby wyposażać swoje stacje w lepsze, nowsze urządzenia.

Dodatkowo jeszcze, wracając do procedury cofania liczników, integracja wszystkich systemów byłaby bardzo wskazana, ponieważ na przykład niemieckie urzędy, niemieckie stacje badawcze nie udostępniają tych danych. I my, jako sprowadzający używane samochody, często jesteśmy nieświadomie narażeni na to, że sprzedamy komuś samochód z cofniętym licznikiem, bo nie mamy, jak tego zweryfikować. Nie ma żadnej bazy. Nawet jak bardzo się staramy, to Niemcy bardzo to chronią. Głównie Niemcy, bo Francja i inne kraje mają ogólnodostępne bazy danych, gdzie można zweryfikować przebieg, natomiast Niemcy nie. Niestety jest to bardzo trudne. Nawet wykupując płatne raporty, z Niemiec nie dostaniemy pełnej informacji.

Jeszcze ostatnia uwaga. Chciałbym poprzeć postulat ministerstwa dotyczący uregulowania tematu rejestracji samochodów z zagubionym dokumentem. To też jest bardzo duży problem dla nas, ponieważ często sprowadzamy samochody i gdzieś po drodze te dokumenty potrafią zginąć czy poczta nie przekaże. Wydziały komunikacji, w związku z tym, że nie jest to jasno rozpisane ani w ustawie, ani w rozporządzeniu dotyczącym rejestracji pojazdów, bardzo często różnie podchodzą i odmawiają rejestracji takich pojazdów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Nie widzę więcej zgłoszeń.

Zamykam dyskusję. Przekazuję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, dziękuję za przedstawienie opinii w tych sprawach.

Odnosząc się do wypowiedzi pana posła Jabłońskiego, chcę powiedzieć, że z naszego punktu widzenia to wstępne kierunkowe poparcie dotyczy celu, jaki mają wnioski, a chodzi tu przede wszystkim o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawę jakości powietrza i transformację cyfrową. Zatem na generalnym poziomie, bardzo ogólnym, odnosimy się do tego pozytywnie.

Natomiast zostały zgłoszone propozycje naszego rządu, o których mówiliśmy, które zresztą pan poseł również podkreśla, i ostateczne poparcie tego dokumentu będzie uzależnione od tego, jakie się w nim znajdują szczegółowe rozwiązania. A my, zapewniam, będziemy bardzo zdecydowanie zabiegać o to, aby kwestie, o których mówiliśmy, i pan poseł też wspominał, znalazły się w tych zapisach, po to aby polska branża transportowa, która funkcjonuje na bardzo konkurencyjnym rynku, nie miała pogorszonej sytuacji swojego funkcjonowania. To jest nasz priorytet.

Mogę więc zapewnić, że wszystkie działania, o których wspólnie mówiliśmy, będą uznawane za priorytetowe. Na tym etapie przedstawiamy ogólne poparcie dla założeń i celów tego wniosku, natomiast jego poparcie będzie uzależnione od tego, co się znajdzie w finalnej wersji dokumentu.

O przedstawienie szczegółowych informacji w odpowiedzi na wnioski i uwagi strony społecznej poproszę panią dyrektor Olę Tworek z departamentu...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie ministrze, ja bym prosił jednak o przedstawienie informacji na piśmie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Tak zrobimy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Zatem proszę ministerstwo o przedstawienie informacji na piśmie.

Szanowni państwo, w związku z tym, że do dokumentu COM(2025) 180 został zgłoszony sprzeciw, proponuję, żeby przyjąć dokument COM 179 bez głosowania. Chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu dokument sygnaturze COM(2025) 179 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Sprzeciwu nie słyszę.

Jeżeli chodzi o COM(2025) 180 zarządźmy głosowanie. Bardzo proszę o uruchomienie systemu. Proszę panie posłanki i panów posłów o zalogowanie się.

Kto jest za tym, aby Komisja podzieliła stanowisko rządu w odniesieniu do dokumentu o sygnaturze COM(2025) 180 wersja ostateczna? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy zagłosowali? Dziękuję.

Szanowni państwo, za głosowało 16 osób, przeciw 10, wstrzymało się 0 osób. W związku z tym **Komisja podzieliła stanowisko rządu i rozpatrzyła w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu dokument o sygnaturze COM(2025) 180 wersja ostateczna.** Dziękuję bardzo. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt VI, czyli dawnego X.

Teraz wracamy do pkt III, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy wniosku dotyczącego decyzji Rady w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej konwencji ramowej Rady Europy w sprawie sztucznej inteligencji, praw człowieka, demokracji i praworządności i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP.

Rząd reprezentuje pan minister Dariusz Standarski, sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Dariusz Standarski:

Bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, celem konwencji ramowej Rady Europy w sprawie sztucznej inteligencji, praw człowieka, demokracji i praworządności jest zapewnienie, aby działania w ramach cyklu życia systemu sztucznej inteligencji były w pełni zgodne z prawami człowieka, demokracją i praworządnością. W tym zakresie strony konwencji zobowiązują się do jej wdrożenia za pomocą właściwych środków prawnych, administracyjnych lub innych środków w celu zapewnienia skuteczności jej postanowień, przy czym jest to dokładnie wskazanie właściwych i proporcjonalnych środków, bez szczegółów w zakresie tekstu konwencji.

W Unii Europejskiej konwencja będzie wdrażana równocześnie z aktem w sprawie sztucznej inteligencji, w którym pełni harmonizowane są przepisy dotyczące wprowadzenia do obrotu, oddawania do użytku oraz wykorzystywania systemu sztucznej inteligencji. Z zakresu obowiązywania konwencji wyłączone są działania z obszaru bezpieczeństwa narodowego. Konwencja obejmuje szereg kluczowych pojęć, zawartych również w akcie sztucznej inteligencji, jak na przykład skoncentrowanie się na sztucznej inteligencji ukierunkowanej na człowieka, zgodnej z prawami człowieka i demokracją, podejście oparte na analizie ryzyka, kluczowe zasady godnej zaufania sztucznej inteligencji, takie jak solidność, przejrzystość, bezpieczeństwo, zarządzanie danymi i ich ochrona, przejrzystość treści generowanych przez sztuczną inteligencję i interakcji z systemami sztucznej inteligencji oraz mechanizmy nadzoru nad działalnością związaną ze sztuczną inteligencją.

Zakres działania konwencji, wartości oraz mechanizmy pozostają w zgodności z odpowiednimi przepisami rozporządzenia o sztucznej inteligencji, a także są spójne z kompleksowym systemem zarządzania i egzekwowania określonym w akcie w sprawie sztucznej inteligencji,

który obejmuje egzekwowanie tych przepisów na szczeblu unijnym. Wartość konwencji wiąże się z tym, że jest tam szerszy zakres podmiotowy stron niż w przypadku państw członkowskich Unii Europejskiej, co wzmacnia również kwestię przenoszenia tych zasad przyjętych przez Unię Europejską poza jej granice i promowanie podejścia opartego na prawach człowieka i wartościach demokratycznych w kontekście wymiaru globalnego regulacji sztucznej inteligencji.

W związku z tym dualizmem – z jednej strony konwencja, z drugiej strony rozporządzenie – wdrożenie przepisów tej konwencji nie powoduje wydatkowania dodatkowych środków z budżetu państwa, w związku z tym, że te przepisy często powielają się z przepisami rozporządzenia, które zostało wynegocjowane jeszcze w 2023 r. Polski rząd popiera zawarcie przez Komisję Europejską w imieniu Unii Europejskiej konwencji ramowej Rady Europy w sprawie sztucznej inteligencji, praw człowieka, demokracji i praworządności. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Posłem sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Jarosław Sellin. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

Posel Jarosław Sellin (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo posłowie, panie ministrze, rzeczywiście mówimy o dokumencie, który nie ma charakteru ustawodawczego, ale jest pewnym aktem strzelistym, można powiedzieć, ideowym w sprawie niezwykle ważnej regulacji pewnych norm, które powinny obowiązywać przy stosowaniu na rynku, wprowadzaniu na rynek i potem używaniu różnego rodzaju systemów sztucznej inteligencji. Równolegle, można powiedzieć, w tej sprawie toczą się prace zarówno na forum Unii Europejskiej, jak i na forum Rady Europy. Przypomnę, że Unia Europejska to 27 państw, a Rada Europy to 46 państw. Mówimy właśnie o konwencji przyjętej w Radzie Europy, która tak się spodobała w Unii Europejskiej, że jest propozycja po prostu przyjęcia tej konwencji, a potem na podstawie tej konwencji – przyjmowania różnych propozycji legislacyjnych już na poziomie Unii Europejskiej.

Prace nad konwencją trwały w Radzie Europy 2 lata, od czerwca 2022 r. do marca 2024 r. Unia podpisała tę konwencję na specjalnym spotkaniu w Wilnie we wrześniu 2024 r. Unia sygnalizuje też, że będzie pracować nad aktem w sprawie sztucznej inteligencji, takim dużym aktem prawnym. Jak dotąd, z tego, co się zorientowałem, w tych dokumentach, które przeczytałem, kwestie tak ważne jak sztuczna inteligencja były regulowane szczegółowo w rozporządzeniach. Wydaje mi się, że w przyszłości powinien być taki moment, kiedy jednak te kwestie będą uregulowane w jakiejś poważnej dyrektywie. Można powiedzieć, że ta konwencja jest pierwszym międzynarodowym porozumieniem w sprawie sztucznej inteligencji. Bo tak jak pan minister wskazał, to jest konwencja Rady Europy, a więc 46 państw, ale tę konwencję podpisały również kraje pozaeuropejskie, tak ważne jak Stany Zjednoczone i Izrael.

O ideach czy celach tej konwencji pan minister wspomniał. Myślę, że to jest dobry początek pracy nad uregulowaniem istotnych i delikatnych kwestii związanych zwłaszcza z ochroną dzieci, ochroną osób niepełnosprawnych w czasie korzystania ze sztucznej inteligencji czy też nawet reklamy politycznej. Też się na to tutaj wskazuje. Niektóre kwestie zawarte w tej konwencji są już uregulowane w polskim prawodawstwie, niektóre jeszcze nie. Myślę, że jak będziemy dostawać kolejne propozycje Unii Europejskiej, czy to w formie rozporządzeń, czy dyrektyw, to będziemy się nad szczegółami regulacji związanych z AI pochylać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Czy są inne głosy w dyskusji? Nie widzę.

W związku z tym chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 8 ust. 2 dokument sygnaturze COM(2025) 265 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Sprzeciwu nie słyszę. Dziękuję panu ministrowi.

Szanowni państwo, mamy kolejny wniosek o zmianę porządku obrad. Tym razem wnioskuję pan poseł Nowak, aby obecny pkt VII rozpatrzyć w tym momencie. Czy jest sprzeciw wobec takiej propozycji?

Posel Szymon Szynkowski vel Sęk (PiS):

Wobec tej konkretnej nie, bo już nie chcę, żeby pan poseł był poszkodowany z powodu tego, że jest którąś z kolejnych próśb. Natomiast może trzymajmy co do zasad, że tak powiem, taką oś pracy Komisji bez zmian we wszystkie strony. Bo wystarczy, że porządek obrad przed posiedzeniem jest nieustannie rozszerzany i są tam dokładane dodatkowe rzeczy, co sprawia, że ktokolwiek chce się w tym połapać, to naprawdę ma spore wyzwanie. A teraz jeszcze wielokrotnie rotujemy i rekonstruujemy porządek obrad w trakcie obrad. To już za chwilę nikt się w tym nie połapie. Prośba więc, żeby jednak trzymać jakąś stabilność. Ale to nie jest mój sprzeciw wobec tego konkretnego punktu, że była jasność.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Zgadza się z panem w 100 prezentach.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Tylko tytułem wyjaśnienia: na dole za chwilę mamy głosowania, więc z tego powodu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

OK. Jeżeli nie ma sprzeciwu, to przechodzimy do dawnego pkt VII, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu, z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. sprawozdania Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Roczne sprawozdanie na temat rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1925 w sprawie kontestowalnych i uczciwych rynków w sektorze cyfrowym oraz zmiany dyrektyw (UE) 2019/1937 i (UE) 2020/1828 (Akt o rynkach cyfrowych) (COM(2025) 166 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.

Rząd reprezentuje pan minister Michał Jaros. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii Michał Jaros:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Digital Markets Act to rozporządzenie Unii Europejskiej, którego celem jest uczynienie rynku cyfrowego bardziej sprawiedliwym i konkurencyjnym.

W tym celu ustanowione zostały jasno zdefiniowane obiektywne kryteria dla wskazania tzw. strażników rynku, czyli gatekeeperów. Gatekeeperzy to duże platformy cyfrowe świadczące tzw. podstawowe usługi platformowe, czyli wyszukiwarki internetowe, sklepy z aplikacjami, komunikatory. Gatekeeperzy muszą przestrzegać nakazów, czyli obowiązków i zakazów wymienionych w DMA. Do lipca br. jako gatekeeperzy wyznaczeni zostali Alphabet, Amazon, Apple, Booking, ByteDance, Meta Platforms i Microsoft Corporation.

Komisja Europejska zgodnie z obowiązkiem wynikającym z DMA przedstawiła kolejne sprawozdanie dotyczące działań zrealizowanych w 2024 r. Rząd RP z uznaniem przyjmuje aktywność Komisji Europejskiej w zakresie stosowania DMA i popiera zasadnicze cele rozporządzenia. W szczególności podkreślamy, że DMA wzmacnia pozycję małych i średnich przedsiębiorstw w relacjach z globalnymi platformami technologicznymi. Efektem tych działań mogą być w dłuższej perspektywie niższe koszty usług i produktów dla konsumentów.

W ocenie rządu DMA wprowadziło szereg rozwiązań, które zwiększają przejrzystość i odpowiedzialność największych uczestników rynku cyfrowego. Nałożenie obowiązków na tzw. strażników dostępu, czyli największe platformy cyfrowe, skutkuje dla przykładu: zakazem łączenia danych z różnych usług bez zgody użytkownika, zakazem faworyzowania własnych produktów w wynikach wyszukiwania, obowiązkiem zapewnienia interoperacyjności systemów. Przepisy te zmuszają duże firmy do dostosowania swoich modeli biznesowych, a tym samym otwierają przestrzeń dla mniejszych graczy, którzy dotąd napotykali bariery wejścia. DMA zwiększyło kontrolę nad danymi osobowymi użytkowników, umożliwiło łatwiejszą zmianę aplikacji domyślnych i otworzyło drogę do instalowania alternatywnych sklepów z aplikacjami. Z punktu widzenia przedsiębiorstw, które korzystają z usług gatekeeperów, czyli największych platform, ważne są też nowe możliwości dostępu do danych i zniesienie ograniczeń parytetowych.

Rząd Rzeczypospolitej polskiej uznaje te zmiany za pozytywne. Cały czas obserwuje, jak będzie się kształtował rynek, jak zmiany usług największych platform wpłyną na polskie firmy. Zauważamy już, że wdrożenie przepisów przyniosło także skutki uboczne, które nie były pierwotnie zamierzone. Wśród problemów pojawiają się pierwsze głosy dotyczące pogorszenia lub zmiany funkcjonalności niektórych usług cyfrowych, w szczególności tych, które były oparte

na integracji pomiędzy komponentami należącymi do tej samej platformy. Przykładem może być usunięcie zintegrowanych wyników Google Maps z wyszukiwarki Google, co dla niektórych użytkowników może obniżyć intuicyjność korzystania z tych usług. Dodatkowo zauważono, że ograniczenie niektórych narzędzi promocyjnych, które wcześniej były dostępne bezpłatnie dla małych i średnich przedsiębiorstw, doprowadziło do spadku widoczności firm w sieci. Może to skutkować zmniejszoną liczbą bezpośrednich kontaktów z klientami i zwiększeniem zależności od pośredników.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej zwraca też uwagę na to, że egzekucja DMA wymaga zrozumienia złożonych motywów biznesowych platform i aktywnego udziału w dialogu z Komisją Europejską. Proces ten pochłania znaczne zasoby finansowe i organizacyjne, co stawia nowe wyzwania przed krajowymi organami nadzorczymi. W odpowiedzi na te wyzwania chcemy oczywiście przeprowadzić analizę skutków wdrażania DMA, w szczególności na funkcjonowanie polskich firm z sektora MŚP. Rekomendujemy również uzupełnienie katalogu usług platformy objętych regulacją o segmenty związane z technologią sztucznej inteligencji, zwłaszcza modele podstawowe. Konieczne jest również systematyczne wzmacnianie potencjału instytucjonalnego organów krajowych odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, jak na przykład UOKiK.

W świetle przedstawionych głosów zarówno rząd Rzeczypospolitej Polskiej, jak i partnerzy społeczni są zgodni co do tego, że cele DMA pozostają aktualne i słuszne, jednak ich osiągnięcie wymaga większej elastyczności, dokładniejszej analizy skutków oraz korekt w praktyce wdrażania. Tylko podejście wyważone, oparte na danych i dialogu z rynkiem, pozwoli zapewnić, że ta regulacja, czyli DMA, nie będzie barierą, lecz wsparciem dla rozwoju nowoczesnej, otwartej i oczywiście sprawiedliwej gospodarki cyfrowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo bym prosił, aby od razu przedstawił pan sprawozdanie z kolejnego punktu, czyli komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady.

Poseł Marcin Gwóźdź (PiS):

No właśnie, panie przewodniczący, pan minister przedstawił punkt...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Tak, tak, wiem.

Poseł Marcin Gwóźdź (PiS):

Pkt VI, a ja jestem sprawozdawcą w tym punkcie, więc bardzo chętnie szybko się odniosę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze. To proszę bardzo.

Poseł Marcin Gwóźdź (PiS):

Panie ministrze, bardzo dziękuję za obszernie przedstawienie zagadnienia.

Tutaj jedyne wątpliwości... To znaczy wątpliwości jest sporo, ale rozumiem, że stanowisko rządu jest kierunkowo pozytywne. A jednak, co bardzo mnie niepokoi, drodzy państwo, mocno krytyczne jest stanowisko strony społecznej, jeśli chodzi o to stanowisko rządu i podejście. Choćby Związek Pracodawców Polskich podkreśla, że mimo słusznych założeń DMA skutki jego implementacji okazują się dla MŚP w wielu przypadkach niekorzystne. W szczególności wskazuje się na ograniczenie dostępu do narzędzi cyfrowych, które dotąd wspierały rozwój małych firm, a także trudności w skalowaniu działalności, zmniejszenie widoczności firm na platformach cyfrowych oraz pogorszenie doświadczeń użytkowników końcowych.

To nie jest odosobnione negatywne stanowisko strony społecznej, bo Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji wskazuje, że mimo poparcia dla ogólnych celów DMA, jakimi są zwiększenie kontestowalności i sprawiedliwości rynków cyfrowych, obecny sposób wdrażania przepisów niesie ze sobą szereg niezamierzonych konsekwencji, negatywnie wpływających zarówno na użytkowników, jak i przedsiębiorstwa. Jest duży rozdźwięk pomiędzy stroną społeczną a jasnym kierunkowym poparciem rządu dla tego raportu. Oczywiście w swoim stanowisku rząd wskazuje pewne rozszerzenia, i tutaj pełna zgoda, ale wydaje mi się, że jednak powinniśmy być bardziej wyczuleni na stanowisko strony społecznej, co chciałbym podkreślić. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Czy są zgłoszenia do tego punktu? Nie widzę.

W związku z tym chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat dokumentu sygnaturze COM(2025) 166 wersja ostateczna i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.**

Nie widzę sprzeciwu. Na tym zamykam rozpatrywanie tego punktu.

Teraz przechodzimy do tego punktu, który mieliśmy rozpatrywać, czyli do rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego (COM(2025) 95 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.

W tym punkcie również rząd reprezentuje pan minister Michał Jaros. Panie ministrze, bardzo proszę o zwięzłe przedstawienie tego dokumentu i stanowiska rządu.

Sekretarz stanu w MRiT Michał Jaros:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Cieężko się do tego zwięzle odnieść, bo to jest poważny temat, jeśli chodzi o plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Ta gałąź przemysłu jest od wielu lat jedną z najbardziej istotnych dla funkcjonowania całej gospodarki Unii Europejskiej. Przemysł motoryzacyjny to nie tylko produkcja kompletnych pojazdów i ich części, to także tworzenie innowacyjnych rozwiązań oraz miejsc pracy w dziedzinie rozwoju dynamicznego transportu, technologii cyfrowych, ochrony środowiska, magazynowania energii, elektroniki oraz recyklingu. W ostatnim czasie europejska branża motoryzacyjna mierzy się z szeregiem wyzwań, takich jak wysokie koszty bieżące działalności, zmiany w polityce handlowej USA, niepewny dostęp do surowców, zwłaszcz metalu ziem rzadkich, ekspansja chińskich koncernów na rynku europejskim.

Ponadto przemysł motoryzacyjny znajduje się obecnie w fazie głębokiej transformacji związanej z upowszechnianiem napędów bezemisyjnych. Tempo rozwoju technologii elektrycznych i wodorowych, a także ich adaptacja rynkowa napotyka jednak na szereg wyzwań, co może mieć wpływ na utrzymujący się niższy od oczekiwanego poziom sprzedaży tego typu pojazdów.

Aby odpowiedzieć na te wyzwania, Komisja Europejska rozpoczęła dialog z przedstawicielami organizacji branżowych, producentami pojazdów oraz komponentów części zamiennych na temat przyszłości branży. Efektem tych działań jest publikacja omawianego dokumentu – planu działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Polski rząd dostrzega znaczenie przemysłu motoryzacyjnego dla funkcjonowania europejskiej gospodarki oraz docenia zauważenie przez Komisję Europejską potrzeby podjęcia działań, które wzmocnią pozycję europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Przedstawiony dokument zawiera wiele istotnych deklaracji, jak również zapowiedzi inicjatyw, które jeśli zostaną odpowiednio przygotowane, mogą mieć pozytywny wpływ na odzyskanie konkurencyjności na światowym rynku dla tego istotnego sektora dla europejskiej, ale też polskiej gospodarki.

Należy też podkreślić, że forma dokumentu opiera się w znacznej mierze na ogólnych deklaracjach podjęcia działań lub planach dotyczących rewizji obowiązujących przepisów. Dlatego w przygotowanym stanowisku rządu Rzeczypospolitej Polskiej ocenie podlega ogólny przewidywany kierunek zmian zaproponowany przez Komisję Europejską. Popieramy główne cele dokumentu dotyczące propozycji podjęcia działań w obszarach: innowacji i transformacji cyfrowej, czystej mobilności, wzmocnienia konkurencyjności, odporności łańcuchów dostaw, umiejętności i wymiaru społecznego ważenia równych warunków działania i odpowiedniego otoczenia dla działalności gospodarczej.

Dostrzegamy jednak, że w obecnej wersji dokumentu wiele z tych celów zostało sformułowanych zbyt ogólnie, bez uwzględnienia realnych, istotnych realiów gospodarczych, infrastrukturalnych czy też technologicznych. W zakresie kwestii z obszaru innowacji i transformacji cyfrowej popieramy inicjatywę dotyczącą kreowania na obszarze Unii Europejskiej otoczenia przyczyniającego się do rozwoju pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych, zapowiedzi dotyczące tworzenia regulacji prawnych ułatwiających testowanie w ruchu drogowym oraz ustanowienie europejskiego sojuszu na rzecz pojazdów podłączonych do Internetu i autonomicznych. Wraz z zapewnieniem finansowania ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego

europejskiego zainteresowania, może to wpłynąć pozytywnie na rozwój innowacyjnych rozwiązań przez europejski przemysł motoryzacyjny.

Wyrażamy również poparcie dla zapowiedzi wsparcia rozwoju innowacyjnych rozwiązań w zakresie budowy unijnego łańcucha baterii nowej generacji, z uwzględnieniem recyklingu ze środków programu „Horyzont Europa” oraz nowo utworzonego programu inwestycyjnego TechEU. Dodam tylko, że Polska rzeczywiście może być takim hubem baterijnym od produkcji po recykling i dalsze wykorzystanie. Należy też oczywiście podkreślić, że już istnieją europejskie partnerstwa w tych obszarach, a tworzenie nowych powinno być poparte analizą ich efektywności.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej dostrzega potencjalne zagrożenia związane z kwestią cyberbezpieczeństwa w odniesieniu do pojazdów posiadających możliwość połączenia z Internetem, dlatego popiera kwestię wypracowania odpowiednich norm i przepisów, które je zapewnią, ale nie ograniczą równocześnie możliwości komercjalizacji i wykorzystania do oferowania innowacyjnych usług, na przykład w zakresie dwukierunkowego inteligentnego ładowania pojazdów elektrycznych poprzez podmioty niezależne od producentów pojazdów.

W punkcie dotyczącym czystej mobilności poparliśmy doraźne działania związane ze zmianą sposobu obliczania średniego poziomu emisji dwutlenku węgla z floty zarejestrowanych pojazdów poszczególnych koncernów motoryzacyjnych przez uśrednienie emisji z trzech lat 2025–2027 zamiast corocznej oceny zgodności, jednocześnie podkreślając, że to jednorazowe działanie może nie być wystarczające dla zachowania konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego w przyszłości. Pomoże to odpowiedzieć na potrzeby europejskiego sektora motoryzacyjnego, którego kondycja może zostać osłabiona poprzez ryzyka płacenia kar za zbyt wysoką emisję CO₂.

W naszej ocenie niezwykle istotna jest potrzeba ponownej weryfikacji celu polityki klimatycznej związanego z zakazem rejestracji nowych produkowanych pojazdów spalinowych na rynku Unii Europejskiej od 2035 r. Całkowite zakończenie produkcji pojazdów spalinowych i hybrydowych w tak krótkim przedziale czasu spowoduje negatywne skutki w zakresie konieczności zamknięcia znacznej części europejskich fabryk pojazdów i komponentów oraz wzmocnienie pozycji azjatyckich producentów pojazdów elektrycznych dysponujących dostępem do tańszych baterii, które stanowią ich kluczowy komponent.

Dlatego apelujemy, aby zostały podjęte działania na rzecz realistycznego podejścia, uwzględniającego potrzebę zachowania neutralności technologicznej w zakresie produkcji napędów spalinowych i hybrydowych, co może pomóc europejskiemu przemysłowi odzyskać globalną konkurencyjność. W naszej ocenie program leasingu społecznego może stanowić impuls dla rozwoju bezemisyjnego transportu dla indywidualnych osób, ale należy podkreślić, że zasadnicza walka z ubóstwem transportowym lub wykluczeniem transportowym powinna obejmować przede wszystkim wsparcie publicznego transportu zbiorowego, a nie transportu indywidualnego. W przypadku planowanej inicjatywy ustawodawczej w sprawie dekarbonizacji flot korporacyjnych popieramy ocenę Komisji, że zwiększony popyt na pojazdy elektryczne ze strony klientów korporacyjnych może sprzyjać rozwojowi całego łańcucha wartości związanego z czystą mobilnością, w tym produkcji pojazdów, baterii oraz infrastruktury ładowania.

Natomiast, opierając się na stanowisku branży polskiego transportu drogowego, stanowisku branży przewozu osób oraz mając na uwadze funkcjonowanie przedsiębiorstw, rząd jest sceptyczny wobec tworzenia regulacji nakładających obowiązki w zakresie konieczności zapewnienia minimalnych udziałów pojazdów bezemisyjnych we flotach. Rząd jest przeciwny propozycji całkowitego zwolnienia z opłaty infrastrukturalnej za przejazd krajowymi drogami bezemisyjnych pojazdów ciężarowych. Ze względu na stan infrastruktury drogowej jesteśmy także przeciwni możliwości podniesienia dopuszczalnych mas dla tego rodzaju pojazdów. Popieramy inicjatywę Komisji Europejskiej mającą na celu rozpoczęcie dialogu z państwami członkowskimi, aby tworzyć finansowe i pozabudżetowe zachęty do zakupu pojazdów bezemisyjnych, które będą bardziej skutecznie dopasowane do potrzeb zainteresowanych nabyciem nowego pojazdu. Pozytywnie oceniamy również zapowiedź udostępnienia 570 mln euro w ramach „Instrumentu na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnie w latach 2025–2026”, aby tworzyć czyste korytarze transportowe dedykowane pojazdom ciężarowym.

Popieramy także inne zapowiedzi dotyczące przyspieszenia rozwoju zeroemisyjnego transportu, jak skrócenie procedur przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania, wsparcie dla państw członkowskich we wdrażaniu rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych i dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynku, ułatwienia w zakresie

możliwości napraw baterii samochodów elektrycznych oraz oceny stanu i zużycia dostępne dla indywidualnych użytkowników.

W zakresie dotyczącym konkurencyjności i odporności łańcuchów dostaw widzimy, że przedstawione cele są słuszne, ale sposób ich realizacji wymaga pewnych korekt. Popieramy działania mające na celu wzmocnienie łańcucha wartości produkcji baterii do samochodów elektrycznych na obszarze Unii Europejskiej. Pozytywnie oceniamy także zapowiedzi przejęcia pakietu „Booster branży baterii” oraz możliwego bezpośredniego łączenia wsparcia produkcji ze strony Unii Europejskiej z pomocą państwa. Zauważamy natomiast, że planowane środki finansowe na tę inicjatywę wysokości do 3 mld euro pochodzące z Funduszu Innowacyjnego będą niewystarczającą kwotą, jeśli założeniem programu jest, aby Europa stała się liczącym się na świecie producentem baterii, który będzie mógł konkurować w tym obszarze z Chinami.

Popieramy także przyspieszenie tempa prac nad regulacjami dotyczącymi recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji bateriami. Możliwość ponownego użycia i regeneracji części odzysku surowców i projektowania pojazdu z myślą o ich recyklingu to niezwykle istotne kwestie w procesie przejścia na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej w pełni podziela potrzebę wzmocnienia europejskiej produkcji komponentów wykorzystywanych w sektorze motoryzacyjnym. Uważamy, że zwiększenie odporności łańcuchów dostaw tych komponentów na ewentualne zakłócenia jest dziś nie tylko uzasadnione gospodarczo, ale wręcz konieczne zarówno z perspektywy konkurencyjności przemysłu, jak i szeroko rozumianego bezpieczeństwa.

Obserwujemy rosnące zależności technologiczne w kontekście zapewnienia dostaw dla przemysłu obronnego, a także w związku z potrzebą zwiększenia niezawodności bezpieczeństwa systemów elektronicznych w pojazdach. W tym świetle rozwój europejskich mocy produkcyjnych w zakresie kluczowych komponentów – od półprzewodników po układy sterowania – powinien być traktowany jako strategiczny priorytet wspólnotowy.

Zresztą dzisiaj obserwujemy chociażby powstającą fabrykę TSMC w Dreźnie, która będzie opracowana właśnie na rzecz przemysłu motoryzacyjnego. Rząd polski zabiega o inwestycje półprzewodnikowe w Polsce, które mogą oczywiście służyć też w przemyśle motoryzacyjnym. Nie ukrywam, że to jest jeden z moich priorytetów w takiej aktywności. W tym celu powstaje też *semi-coalition* na poziomie europejskim. Jesteśmy inicjatorem tego przedsięwzięcia na rzecz utworzenia przemysłu półprzewodnikowego w Europie.

Działania na rzecz odbudowy i unowocześnienia zdolności produkcyjnych w tym obszarze będą miały istotne znaczenie nie tylko dla przemysłu motoryzacyjnego, a także dla całego europejskiego systemu technologicznego. W naszej ocenie rozdział dotyczący umiejętności wymiaru społecznego jest niezwykle istotny. Wymaga uzupełnienia. W opinii rządu Komisja Europejska w sposób zbyt wąski i enigmatyczny potraktowała kwestię zmian na rynku pracy w obszarze przemysłu motoryzacyjnego, które są związane z planowanym zakończeniem produkcji silników spalinowych i ich komponentów. Budzi to szczególne obawy ze względu na skalę zatrudnienia w polskim przemyśle motoryzacyjnym i potencjalne negatywne skutki mogące destabilizować rynek pracy.

Dlatego wskazujemy w projekcie stanowiska, że konieczne jest podjęcie dodatkowych działań. Popieramy inicjatywę o utworzeniu europejskiego obserwatorium sprawiedliwej transformacji i zapowiedzi zmian w rozporządzeniach. Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji dla zwalnianych pracowników oraz Europejski Fundusz Społeczny Plus dotyczą możliwości udzielania wsparcia przedsiębiorcom będącym w procesach restrukturyzacji w celu ochrony pracowników przed ryzykiem bezrobocia, a także wsparcia dla pracowników poszukujących możliwości przekwalifikowania w obszarach innych niż sektor motoryzacyjny.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej uważa, że ochrona rynku pracy musi być poprzedzona ochroną unijnego przemysłu i dostosowaniem zasad wsparcia finansowego Unii Europejskiej do różnicowanych rzeczywistych potrzeb i możliwości państw członkowskich. Dokument powinien także dostrzegać konieczność inwestycji, budowę lokalnych kompetencji naukowych i zawodowych poprzez tworzone programy szkoleniowe i transfery technologii. Należy również przeznaczyć dodatkowe środki finansowe na działania, które pozwolą zminimalizować negatywne skutki społeczne w przypadku ryzyka redukcji zatrudnienia.

W obszarze tworzenia równych warunków działania i odpowiedniego otoczenia dla działalności gospodarczej popieramy przedstawione propozycje działań. Uważamy, że słuszne jest dążenie do tego, aby zagraniczne inwestycje w branży motoryzacyjnej w większym stopniu przyczyniały się do wzmocnienia konkurencyjności przemysłu Unii Europejskiej. W związku

z międzynarodowym charakterem działania branży motoryzacyjnej popieramy także zapowiedzi dotyczące kontynuowania zawierania umów o wolnym handlu oraz wzajemnie korzystnych partnerstw międzynarodowych.

W stanowisku wskazaliśmy, że pozwalają one czerpać korzyści związane z możliwością importu korzystnych cenowo komponentów wykorzystywanych przez europejski przemysł motoryzacyjny oraz umożliwiają poszerzenie rynków zbytu produkowanych pojazdów i części. Partnerstwa te oczywiście powinny umożliwić dostęp do surowców wykorzystywanych przy produkcji baterii, które są trudno dostępne na obszarze całej Unii Europejskiej. Rząd RP popiera także zapowiedź monitorowania skuteczności działań wyrównawczych ceł nałożonych na import pojazdów elektrycznych wyprodukowanych w Chinach oraz możliwość wszczęcia dochodzenia w przypadku obejścia tego narzędzia.

Rząd RP popiera dostępną zapowiedź wykorzystania instrumentów ochrony handlu, rozporządzenia w sprawie subsydiów zagranicznych w celu badania nieuczciwych praktyk na dalszych etapach łańcucha dostaw, a co ma szczególne znaczenie – w segmencie baterii i części pojazdów. Zwracamy jednak uwagę, że w związku z tym Komisja Europejska oprócz zapowiedzi nie przedstawiła konkretnych propozycji działań. Konieczne będzie przeanalizowanie, czy nowe instrumenty ochrony rynku nie stanowią dodatkowych obciążeń regulacyjnej dla europejskiej branży motoryzacyjnej.

Na zakończenie chciałem podkreślić, że przygotowany przez Komisję Europejską plan jest niezwykle istotnym dokumentem dla tego obszaru przemysłu. Zawiera on wiele cennych inicjatyw, które mogą przyczynić się do odzyskania wiodącej pozycji europejskiej branży motoryzacyjnej na światowym rynku. Jednak w wielu obszarach wymaga on ponownej analizy, która nie powinna odbywać się bez dialogu z przedstawicielami branży. Jako rząd RP deklarujemy gotowość do dalszej współpracy w celu wzmocnienia tej niezwykle istotnej branży dla europejskiej, ale też i polskiej gospodarki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze, za to bardzo kompleksowe przedstawienie stanowiska rządu. Co do zasady mamy stanowisko rządu dostępne w formie papierowej, więc następnym razem proszę bardziej zwięźle starać się opisać dany punkt.

Przechodzimy do posła sprawozdawcy, a posłem sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Tomasz Nowak. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

Poseł Tomasz Piotr Nowak (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, ocena tego dokumentu, który jest dokumentem ogólnym, informacyjnym, ale jednak kierunkowym, została przez rząd polski przygotowana bardzo kompleksowo, bardzo strategicznie, z kierunkami interwencji, które, rozumiem, na terenie Unii Europejskiej, w Komisji Europejskiej będą przeprowadzane. Szczególnie dla nas ważny jest ten sygnał o roku 2035, sygnał także o tym, że dbanie o miejsca pracy dla przemysłu samochodowego w Polsce, ale także staranie się o to, żebyśmy byli liderami zmian, są bardzo istotne.

Tak więc z mojej perspektywy życzę panu ministrowi konsekwencji w działaniu i realizowaniu na terenie Unii Europejskiej tych postanowień, które są wpisane w nasze zastrzeżenia do dokumentu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Otwieram dyskusję.

Nie widzę żadnych zgłoszeń. W związku z tym chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat dokumentu o sygnaturze COM(2025) 95 wersja ostateczna i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.** Nie widzę sprzeciwu. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt IX.

Przechodzimy do punktu ostatniego, pkt X. Dziękuję pani minister za cierpliwość. Czyli rozpatrzenie w trybie art. 7 ust. 4 ustawy projektu budżetu rocznego Unii na rok budżetowy 2026 – Wstęp – Ogólne zestawienie wydatków – Ogólne zestawienie dochodów – Zestawienie dochodów i wydatków w podziale na sekcje (COM(2025) 300 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP.

Rząd reprezentuje pani minister Małgorzata Krok, podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Małgorzata Krok:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, postaram się w skrócie przedstawić to stanowisko, które państwo mają dostępne. Jest to stanowisko rządu do projektu budżetu Unii Europejskiej na 2026 r. Projekt tego budżetu został opublikowany przez Komisję Europejską 4 czerwca, natomiast publikacja dokumentu w językach narodowych nastąpiła 9 lipca. Rok 2026 będzie szóstym i zarazem przedostatnim rokiem wieloletnich ram finansowych Unii Europejskiej na lata 2021–2027. Ten budżet odzwierciedla priorytety uzgodnione także w ramach rewizji WRF.

Budżet na przyszły rok ma na celu po pierwsze zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony wszystkim obywatelom i mieszkańcom zamieszkującym teren Unii Europejskiej, po drugie zwiększenie skuteczności unijnej polityki spójności rolnictwa. Wydatki związane z tymi politykami są dominujące w budżecie. Po trzecie chodzi o wspieranie badań służących konkurencyjności przedsiębiorstw i obronności Unii Europejskiej. Wysokość środków na zobowiązania zaproponowano na poziomie ponad 193 mld euro. W porównaniu do 2025 r. nastąpił spadek o 3,1%. Natomiast wysokość środków na płatności zaproponowano na poziomie ponad 192 mld euro. Jest to wzrost o 23,8% w porównaniu do roku 2025.

Jeżeli chodzi o stanowisko Polski, to pięć głównych elementów stanowiska Polski do tego budżetu.

Po pierwsze, z naszej perspektywy kluczowe jest zapewnienie niezbędnych środków finansowych na spłacenie wcześniej zaciągniętych przez państwa członkowskie zobowiązań w imieniu budżetu Unii Europejskiej. W szczególności dotyczy to polityki spójności oraz rozwoju obszarów wiejskich.

Po drugie, podkreślamy, że projekt tego budżetu w zakresie płatności musi gwarantować pełną refundację dla beneficjentów. Jeżeli ten budżet okazałby się niewystarczający, w szczególności w zakresie polityki spójności, gdyby na przykład doszło do znacznego przyspieszenia implementacji niektórych projektów Unii Europejskiej, to Polska będzie dążyła do przyjęcia tradycyjnej deklaracji o uzupełnieniu płatności w budżecie Unii Europejskiej w ciągu przyszłego roku, zobowiązującej władzę budżetową do pilnego zajęcia się projektem budżetu korygującego w ciągu roku 2026.

Trzecim istotnym elementem stanowiska rządu jest podnoszenie kwestii kluczowego znaczenia programów pomocy migrantom oraz ochrony granic Unii Europejskiej wykorzystywanych dla wsparcia państw przyfrontowych, jak to zostało ujęte w rewizji WRF.

Po czwarte, wskazujemy na kluczowe znaczenie następujących wydatków: transgraniczne połączenia transportowe, energetyczne oraz militarne, program wsparcia studentów „Erasmus plus”, Fundusz Sprawiedliwej Transformacji oraz europejska polityka sąsiedztwa, w szczególności jej wschodni kierunek.

Ostatni punkt, kluczowy. Podkreślam, że w dobie ograniczania wydatków administracyjnych w państwach członkowskich pozytywnie oceniamy działania podjęte przez Komisję w celu ograniczenia wzrostu wydatków pozapłacowych wszystkich instytucji do maksymalnie 2% w stosunku do budżetu na rok 2025 i tym samym ograniczenie wydatków instytucji o 24,8 mln euro w porównaniu do propozycji tych instytucji.

Mając na uwadze powyższe, zwracam się do Wysokiej Komisji z uprzejmą prośbą o pozytywne zaopiniowanie stanowiska rządu. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani minister.

Posłem sprawozdawcą tego dokumentu jest pan poseł Jarosław Wałęsa. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Jak zawsze przygotowałem dwie wersje: jedną trzypięciominutową, drugą bardzo krótką.

Dobrze. Przyjmuję do wiadomości.

Zatem, podsumowując, projekt budżetu Unii Europejskiej na 2026 r. jest skonstruowany tak, żeby zapewnić niezbędne finansowanie dla uzgodnionych priorytetów Unii w obliczu globalnych zmienności. Pomimo pewnych zmniejszeń w zobowiązaniach budżet przewiduje znaczący wzrost płatności, co świadczy o pełnej implementacji programów WRF. Jednakże z uwagi na ograniczone dostępne środki praktycznie nie pozostawia on miejsca na nieprzewidywalne wydarzenia czy nowe inicjatywy. Czyli, podsumowując, w tym budżecie po pierwsze widoczny jest brak środków, czyli ujemne marginesy budżetowe w dziale siódmym – europejska administracja publiczna, jak również praktycznie pełne wykorzystanie elastyczności budżetowej, co może utrudnić reagowanie na przyszłe kryzysy. O tym mówiła też pani minister.

To jest trochę niepokojące, ale reasumując, cały ten budżet jest ambitny, jest bardzo dobry. To jest przedostatni budżet w tej perspektywie. Trzeba trzymać kciuki za to, żeby wszystko dało się spać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Otwieram dyskusję.

Nie widzę żadnych zgłoszeń. Wobec tego chciałbym zaproponować następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2025) 300 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę sprzeciwu. Na tym zamykam rozpatrywanie ostatniego punktu.

Informuję, że na tym porządek dzienny został wyczerpany. Protokół dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony do przejrzania w sekretariacie Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji. Przypominam, że kolejne posiedzenie mamy o godzinie 13.00.