

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
i Rozwoju**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
INNOWACYJNOŚCI I KONKURENCYJNOŚCI
GOSPODARKI
(NR 13)
z dnia 8 maja 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki i Rozwoju

– podkomisji stałej do spraw innowacyjności i konkurencyjności gospodarki (nr 13)

8 maja 2025 r.

Podkomisja stała do spraw innowacyjności i konkurencyjności gospodarki, obradująca pod przewodnictwem poseł **Weroniki Smarduch (KO)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

- **informację o wyzwaniach i aktualnej sytuacji polskiej branży motoryzacyjnej, formach wsparcia państwa oraz działaniach niezbędnych dla zabezpieczenia jej konkurencyjności.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Zaręba** zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Polityki Przemysłowej Ministerstwa Rozwoju i Technologii, wraz ze współpracownikiem, **Aleksander Kapowicki** specjalista w Departamencie Ropy, Gazu i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Przemysłu, **Piotr Stępiński** dyrektor Departamentu Elektromobilności Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikiem, **Dobromir Szymański** starszy specjalista w Wydziale Prawno-Legislacyjnym Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Tomasz Bęben** prezes zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyclingu Samochodów, **Michał Wekiera** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Bartosz Mielecki** dyrektor zarządzający Polskiej Grupy Motoryzacyjnej wraz ze współpracownikiem, **Tomasz Walczak** członek zarządu Stowarzyszenia Przyjazna Gospodarka, **Julita Muszyńska** analityczka prawna w Związku Przedsiębiorców i Pracodawców, **Bartosz Szyler** koordynator ds. prawnych i polityk publicznych w Amerykańskiej Izbie Handlowej w Polsce oraz **Włodzimierz Broda** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Przemysłu Motoryzacyjnego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Gadecka**, **Ziemowit Uźdźicki** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw innowacyjności i konkurencyjności gospodarki.

Na podstawie listy obecności... Jest lista obecności.

Witam państwa posłów oraz zgromadzonych gości. Witam pana Piotra Stępińskiego, dyrektora Departamentu Elektromobilności w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wraz ze współpracownikami. Witam pana Krzysztofa Zarębę, zastępcę dyrektora Departamentu Innowacji i Polityki Przemysłowej w Ministerstwie Rozwoju i Technologii. Witam pana Łukasza Jaworskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska, wraz ze współpracownikami. Witam bardzo serdecznie pozostałych gości.

Porządek dzienny posiedzenia brzmi: informacja o wyzwaniach i aktualnej sytuacji polskiej branży motoryzacyjnej, formach wsparcia państwa oraz działaniach niezbędnych dla zabezpieczenia jej konkurencyjności. Informację przedstawiają: minister rozwoju i technologii, minister klimatu i środowiska oraz minister infrastruktury.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Staramy się, żeby na posiedzeniach najpierw zabrali głos przedstawiciele strony rządowej, żeby opowiedzieli, jaka jest aktualnie sytuacja i jakie widzą wyzwania. Potem oddajemy głos stronie społecznej. Zachęcamy państwa

do opowiedzenia o tych wyzwaniach. Będziemy o nich rozmawiać. Na koniec strona rządowa i posłowie wypowiedzą się w kontekście tego, co od państwa usłyszeli oraz ewentualnie dalszych planów i tego, co będziemy chcieli zrobić z tymi informacjami, które na tym posiedzeniu podkomisji uda się wypracować.

Czekamy jeszcze na... Czy jest na sali przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, bo chyba go nie widzieliśmy? Mieliśmy go w spisie.

**Administrator w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Piotr Smaga:**

Na razie jestem sam. Pan minister się trochę spóźni.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dokładnie. Witamy pana bardzo serdecznie.

W takim razie bardzo proszę o zabranie głosu pana dyrektora Krzysztofa Zarębę.

Zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Polityki Przemysłowej Ministerstwa Rozwoju i Technologii Krzysztof Zaręba:

Bardzo dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, na początku kilka danych. W całym 2024 r. polskie zakłady opuściło ponad 330 tys. pojazdów. To jest blisko 24 tys. pojazdów więcej niż w 2023 r. To jest prawie 8% więcej niż w 2023 r. Trzeba powiedzieć, że ten wzrost był spowodowany w głównej mierze dzięki produkcji samochodów dostawczych do 3,5 t. Jak doskonale wiemy, to jest kwestia zakładów Volkswagen w Wielkopolsce, jak i kwestia Stellantis, czyli byłego GM Opel, w Gliwicach. Dzisiaj to są dwa zagłębia samochodów dostawczych. Śmiem powiedzieć, że to są zagłębia europejskie. Jak państwo doskonale wiedzą, w ciągu ostatniej dekady zmieniła się struktura polskiej produkcji. Przeszliśmy z samochodów osobowych... Kiedyś były zakłady Fiata. Teraz ta struktura troszeczkę się zmieniła, właśnie na korzyść samochodów dostawczych do 3,5 t czy samochodów dostawczych do 4,2 t, jeżeli mówimy o samochodach elektrycznych, których udział rokrocznie wzrasta, jeśli chodzi o polską produkcję.

Jeżeli chodzi o dane nie ilościowe, tylko wartościowe, to w 2024 r. w całej grupie PKD w dziale 29 – Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep przychody czy wartość sprzedana osiągnęła 223 mld zł. Była niższa od rekordu osiągniętego rok wcześniej o niecały 1%. Czyli sytuacja jest dość stabilna pomimo wszystkich zawirowań, które widzimy na rynku europejskim. Oczywiście czekają nas wyzwania. Ten rynek europejski jest w bardzo trudnej sytuacji. Zresztą chyba dzisiaj, patrząc na duże zmiany w geopolityce, każdy rynek – być może poza chińskim – będzie się zmieniał i to bardzo istotnie. Na marginesie chciałbym zwrócić państwu uwagę, że dzisiaj rynek chiński to taka liczba samochodów sprzedawanych co roku jak na rynkach europejskim i amerykańskim razem wziętych. Czyli tak naprawdę Chiny stają się dzisiaj głównym miejscem produkcji samochodów na świecie, a jednocześnie największym rynkiem produkcji samochodów na świecie. Niestety to wpływa na konkurencyjność europejskiej branży motoryzacyjnej. Chciałem podkreślić, że europejskiej, a nie tylko polskiej branży motoryzacyjnej, bo to, z czym się dzisiaj stykamy, to są problemy w całej Europie.

Chyba nawet nie tylko w Unii Europejskiej. Kiedy popatrzymy na inne rynki, tam również widzimy pewne problemy, jeżeli chodzi o... Problemy, a tak naprawdę wyzwania. Wiemy, że ta presja chińska czy generalnie azjatycka, a w szczególności chińska, jest bardzo duża. Proszę państwa, w Ministerstwie Rozwoju i Technologii zauważyliśmy, że transformacja przemysłu motoryzacyjnego w kierunku popularyzacji napędów bezemisyjnych, a w szczególności napędów bateryjnych, nie przebiega tak, jak początkowo, 10 czy prawie 15 lat temu, wszyscy w Unii Europejskiej sądzili. Producenci europejscy mieli dość płynnie zmienić źródło napędu samochodów, szczególnie osobowych. Oczywiście za tym poszły regulacje dotyczące redukcji emisji dwutlenku węgla. O tym zaczęto mówić mniej więcej w drugiej połowie ubiegłej dekady. Natomiast widzimy, że Europa, która – jak można powiedzieć – chciała być liderem, jeżeli chodzi o nowe technologie, szczególnie bateryjne, niestety utraciła wszystkie swoje przewagi na rzecz konkurentów chińskich. O ile możemy jeszcze powiedzieć, że chcieliśmy być porównywalnie konkurencyjni z naszymi konkurentami z Korei Południowej, to jednak wejście Chin, a przede wszystkim skala, bo to skala jest kluczowa, skala produkcji pojazdów elektrycznych, skala produkcji baterii do pojazdów elektrycznych jest jednak takim game changerem, który powoduje, że Europa nie jest dzisiaj w stanie dogonić Chin.

Chciałbym zwrócić państwu uwagę, że dzisiaj producenci chińscy produkują trzy z czterech baterii używanych w samochodach elektrycznych. Jeżeli weźmiemy pod uwagę dostęp do surowców krytycznych, jeżeli weźmiemy pod uwagę ceny energii w Europie i różnice tych cen pomiędzy Europą czy Unią Europejską, Chinami i Stanami Zjednoczonymi, to niestety te porównania wypadają na niekorzyść Unii Europejskiej. Tak naprawdę w ubiegłym roku – pod koniec ubiegłego roku – Komisja Europejska już po zmianie przedstawiła kilka propozycji dotyczących nowego podejścia do polityki przemysłowej i nowego podejścia do konkurencji. W tym roku pojawiło się kilka dokumentów. Pierwszym jest Clean Industrial Deal, czyli dokument ramowy dotyczący polityki przemysłowej. Tak naprawdę mówi on, w którym kierunku powinna pójść m.in. branża motoryzacyjna. Po pierwsze, to są innowacje i transformacja cyfrowa. Po drugie, czysta mobilność, ponieważ pomimo wszystkich wyzwań, które są, Komisja Europejska powiedziała, że nie ma już odwrotu od czystej mobilności. Po trzecie, to jest konkurencyjność i odporność łańcuchów dostaw. To jest bardzo istotna kwestia, która pojawiła się na agendzie szczególnie, kiedy wybuchł covid. Wtedy najwięksi producenci na świecie – również ulokowani w Polsce – zaczęli gwałtownie zastanawiać się, skąd czerpać komponenty, które pierwotnie przyjeżdżały z Azji czy generalnie z Dalekiego Wschodu. Natomiast były zakłócone łańcuchy, wartości również europejskie. Kolejnym elementem są umiejętności i wymiar społeczny. Tak naprawdę chodzi tutaj o to, że za chwilę będą się musiały pojawić – tzn. już się pojawiają – nowe zawody. Zawody związane z tzw. przemysłem 4.0 czy przemysłem 5.0. W samochodzie mamy coraz więcej układów cyfrowych. W samochodzie mamy coraz więcej układów wykorzystujących sztuczną inteligencję i to będzie się tylko rozwijało. Czyli tak naprawdę możemy się liczyć z tym, że w jakiejś przyszłości – nie chcę określać, jaka to będzie przyszłość – będziemy mieli ciemne fabryki samochodów, całkowicie zrobotyzowane. Będziemy mieli bardzo dużą liczbę automatyków i informatyków, którzy będą tworzyć nowe rozwiązania cyfrowe w oprogramowaniu samochodów. Tak naprawdę software samochodów będzie określał, czym ten pojazd jest i jaka jest jego wartość.

Jeżeli spytamy dzisiaj analityków rynku i ekspertów, to Europa odbiega dzisiaj kosztowo od producentów chińskich, pomijając dotowanie tych producentów przez chiński rząd. Jeżeli patrzymy czysto technologicznie, mniej więcej o 30% niższy jest koszt wyprodukowania jednego pojazdu w Chinach niż w Europie. Oczywiście wiemy, że chiński rząd czy chińskie regiony dotują producentów samochodów. Dlatego Komisja Europejska w ubiegłym roku nałożyła na chińskich producentów sankcje w postaci ceł. Natomiast to nie zmienia faktu, że chińscy producenci robią samochody coraz bardziej konkurencyjne cenowo i wcale nie odbiegające technologicznie od rozwiązań europejskich. To jest ogromne wyzwanie, ogromne zagrożenie. Myślę, że dzisiaj wszystkie fabryki w Europie mają tego pełną świadomość.

Chciałbym też zwrócić państwa uwagę tak naprawdę na dwie rzeczy. W dokumentach europejskich – dokładnie chodzi o plan działania na rzecz europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, który pojawił się 5 marca bieżącego roku, kiedy opublikowała go Komisja Europejska – pojawiła się propozycja, za którą optowała cała europejska branża. Inaczej mówiąc, jest pewien konsens europejskiej branży, żeby wydłużyć okres rozliczeniowy, jeżeli chodzi o spełnienie wymogów emisyjności dla samochodów. To spowodowałoby, że producenci w Europie nie musieliby płacić kar za niespełnienie norm emisyjnych w 2025 r. Komisja Europejska proponuje, żeby wydłużyć ten okres do trzech lat, czyli na lata 2025, 2026 i 2027. Jeżeli ostatecznie w 2027 r. w którymś z tych lat łącznie producent nie spełni tych wymogów, będzie musiał zapłacić karę. Dlaczego to jest takie ważne? Dlatego że kara wynosi 95 euro za każdy gram przekroczenia normy dwutlenku węgla od każdego nowo zarejestrowanego samochodu w Unii Europejskiej. To są ogromne kwoty, liczone w miliardach. Myślę, że to mogą być nawet dziesiątki miliardów. To będzie kilkanaście miliardów euro rocznie, które producenci europejscy musieliby zapłacić do budżetu w ramach kar za to, że nie spełnili norm emisyjnych. Albo – uwaga – musieliby ograniczyć produkcję samochodów z silnikami konwencjonalnymi, co niestety negatywnie odbija się na sytuacji branży jako takiej, bo ta liczba samochodów przekłada się na liczbę komponentów, które są zamawiane, itd., itd.

Jest to wyjście – ta propozycja Komisji Europejskiej – które będziemy popierali jako rząd. Bowiem jest bardzo istotne, żeby zbudowany potencjał przemysłu europejskiego utrzymać w jak najlepszym stanie w okresie przejściowym, kiedy koncerny muszą sobie po prostu jakoś poradzić z tymi wyzwaniami. Jest pytanie, czy ten okres będzie wystarczający. Myślę, że w dniu dzisiejszym nie mogę się pokusić o stwierdzenie, czy trzy lata będą wystarczające.

Jeżeli w późniejszym okresie okaże się... Być może będzie robiony jakiś raport przejściowy przez Komisję Europejską. Być może trzeba będzie ten okres przedłużyć. Aczkolwiek cały czas należy podkreślać, że w Europie nie ma odejścia od pojazdów niskoemisyjnych. Możemy dyskutować – minister rozwoju i technologii podkreśla to cały czas – o tym, jaki jest kierunek dojścia do niskoemisyjności czy docelowo do zeroemisyjności, mówimy o niezależności technologicznej i o neutralności technologicznej, tak? Jeżeli jest możliwość osiągnięcia zeroemisyjności innym podejściem niż tylko czysto bateryjne, to uważamy, że – o ile jest to kosztowo akceptowalne – powinno być to realizowane.

Jeżeli będą pytania, to bardzo chętnie odpowiem. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

W tym czasie dotarł do nas pan wiceminister infrastruktury. Tak że witam serdecznie pana Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Oczywiście myślę, że pan wiceminister chce zabrać głos. Od razu proszę o zabranie głosu pana ministra Stanisława Bukowca.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, uczestnicy tego posiedzenia, proszę państwa, może rozpocznę od pewnych danych, żeby zobrazować, jak wygląda sytuacja w branży motoryzacyjnej. Mamy tutaj dane z PZPM z 2024 r. Wyprodukowano 555 tys. pojazdów wobec prawie 13,5 mln wyprodukowanych w Unii Europejskiej. Wyprodukowano 2 mln 230 tys. silników. Bezpośrednio przy produkcji zatrudnionych jest 200 tys. osób wobec ponad 13 mln miejsc pracy w Unii Europejskiej. 300 tys. osób jest zatrudnionych w handlu, w naprawach i w usługach. 190 mld zł – to jest szacowana wartość eksportu motoryzacyjnego z Polski. Jak wygląda sytuacja na podstawie informacji z Ministerstwa Rozwoju i Technologii? Nie wiem, czy mój przedmówca mówił o tym, jakie skutki rodzi tzw. wojna celna, którą proponują Stany Zjednoczone. Implikacją ewentualnego odwołania cel przez Stany Zjednoczone może być zmniejszenie PKB Polski o 0,38–0,43%. Według raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego mogłoby dojść do znaczących redukcji w eksporcie z Polski, przede wszystkim w sektorach żywności i tytoniowym – spadek o ok. 5% oraz w handlu hurtowym – tutaj spadek jest szacowany na ok. 3%. W przypadku sektora motoryzacyjnego spadek wyniósłby 1%. W 2023 r. popyt odpowiadał za 2,6% polskiego PKB i za ok. 3% polskiego zatrudnienia.

Drugim problemem, z którym mierzy się polska branża motoryzacyjna, jak również branża przewoźników, jest dekarbonizacja przemysłu motoryzacyjnego. Jak to rodzi zagrożenia? Należy podkreślić, że dla Polski, posiadającej blisko 20% udziału w transporcie drogowym na terenie Unii Europejskiej, równie istotny dla dalszego rozwoju jest wpływ dotychczasowych działań w zakresie dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego na dekarbonizację transportu drogowego. Proponowane rozwiązania techniczne, czyli pojazdy elektryczne, bateryjne czy wodorowe, powodują drastyczny wzrost kosztów transportu nie tylko ze względu na wysoki koszt zakupu tych pojazdów, ale także ze względu na wydłużenie czasu operacji transportowych. Jednocześnie ewentualne wprowadzenie mechanizmu ETS2 w transporcie drogowym przyczyni się do znacznego podniesienia kosztów, co negatywnie oddziałuje na konkurencyjność całego przemysłu europejskiego.

Duże obawy Ministerstwa Infrastruktury budzi także planowane przez KE na czwarty kwartał podjęcie prac legislacyjnych w zakresie wymiany flot korporacyjnych na bezemisyjne. Będziemy proponować, aby to nie był obowiązek, tylko ewentualny system zachęt podatkowych i koncesyjnych, który miałby inny skutek niż twardy przepis zobowiązujący firmy do takich działań. Jeżeli chodzi o system wymiany taboru na zeroemisyjny czy niskoemisyjny, a właściwie na zeroemisyjny, to oczywiście w jakimś stopniu poprawi to sytuację producentów pojazdów, bo będą mieli gwarancję zbytu swojej produkcji. Ale może się to odbyć kosztem branży transportu drogowego. Tutaj mamy bardzo liczne głosy ze strony przewoźników. Przypomnę, że cała branża transportu – to jest transport, spedycja i logistyka – odpowiada za ok. 7% polskiego PKB. Więc w tym zakresie to jest bardzo duże ryzyko dla naszej branży transportowej, która już i tak jest dotknięta różnymi obciążeniami – to jest wojna za naszą wschodnią granicą, jak również pewne obowiązki wynikające z dyrektyw unijnych, takie jak podniesienie wynagrodzenia kierowców, wymiana tachografów na tachografy nowej generacji czy wreszcie kryzys w Europie i w Niemczech. To rzutuje na sytuację polskiej branży transportowej.

Reasumując, należy stwierdzić, że cel w postaci dekarbonizacji transportu drogowego, zwłaszcza ciężkiego, wymaga nowego podejścia, zapewniającego większą neutralność technologiczną, oraz przynajmniej przejściowego postawienia na rozwój pojazdów zasilanych tanimi paliwami alternatywnymi – to biogazy i biopaliwa płynne w silnikach. Mamy tutaj pewne obawy. Będziemy się starali na bieżąco przedstawiać Komisji Europejskiej te sygnały, które płyną z rynku i z branży, wykorzystując również nasz okres prezydentury. Te postulaty, które są zgłaszane przez stowarzyszenia przewoźników czy wprost przez firmy transportowe i przez branżę motoryzacyjną – bo dość ściśle współpracujemy również z producentami zarówno pojazdów, jak i części motoryzacyjnych – będziemy chcieli zgłaszać właśnie do Komisji Europejskiej i do innych podmiotów, tak żeby te zmiany, które są wprowadzane od jakiegoś czasu w zakresie zielonej energii, nie uderzały w tak znaczący sposób w polską branżę motoryzacyjną. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękujemy bardzo, panie ministrze.

Teraz proszę o zabranie głosu pana naczelnika Łukasza Jaworskiego z Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Naczelnik Wydziału Programowania i Ewaluacji w Departamencie Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska Łukasz Jaworski:

Ja mam szczegółowe sprawy związane z finansowaniem. Może pasowałoby, żeby najpierw o sprawach technologicznych wypowiedział się przedstawiciel Departamentu Elektromobilności.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Nie ma problemu. Mogą państwo zmieniać kolejność. To który z panów chce teraz zabrać głos, bo ja się pogubiłam?

Dyrektor Departamentu Elektromobilności Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Piotr Stępiński:

Dzień dobry. Szanowni państwo, Piotr Stępiński, dyrektor Departamentu Elektromobilności w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Nawiązując do słów poprzedników – pana ministra i pana dyrektora – trzeba powiedzieć szerzej, że szeroko rozumiany proces transformacji energetycznej dotyczy całej gospodarki. Dobrze, że poruszamy ten temat, nie skupiając się tylko i wyłącznie na samym sektorze energetycznym, ale także na sektorze transportu. Działania podejmowane przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska, jak i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej właśnie w zakresie dekarbonizacji transportu są jednym z naszych priorytetów. To jest konsekwentnie realizowane. Są przygotowane przepisy, które w jeszcze większym stopniu mają stwarzać ułatwienia dla dalszego rozwoju transportu zeroemisyjnego i niskoemisyjnego, zarówno dla transportu ciężkiego, jak i dla samochodów osobowych.

Niedawna nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych też stwarza dodatkową przestrzeń do rozwoju rynku, w szczególności rynku transportu miejskiego. Wprowadzono obowiązek zakupu przez operatorów tudzież przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego tylko i wyłącznie zeroemisyjnych autobusów w miastach mających powyżej 100 tys. mieszkańców. Te działania, konsekwentnie podejmowane w ostatnim czasie, przynoszą też wymierne efekty. Legislacja to jest jedna odnoga tego, co powinno być zapewnione. Drugą są odpowiednie formy finansowania, a co za tym idzie – także infrastruktura. Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia i programy realizowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, możemy się pochwalić znaczącym wsparciem sektora elektromobilności w Polsce na przestrzeni ostatnich lat. Wsparcie dla tego sektora, które jest w trakcie i które będzie realizowane, możemy szacować na ponad 14 mld zł. Weźmy pod uwagę, że to jest wsparcie zarówno w programach „NaszEauto” czy „Zielony transport publiczny”, jak również w programach, które kierujemy także do sektora TSL, bo jak wspominał pan minister, to też jest znaczący segment naszej gospodarki. W przypadku transportu ciężkiego od 31 marca został uruchomiony nabór wniosków w ramach dwóch programów.

Pierwszy program jest związany z rozwojem infrastruktury do ładowania pojazdów ciężkich. Z tego programu będą mogli skorzystać przedsiębiorcy w celu wybudowania stacji ładowania wzdłuż sieci bazowej TEN-T, a także – co też jest ważne – w centrach logistycznych i w terminalach intermodalnych, więc ten segment też będzie wspierany. Drugi program dotyczy wsparcia rozwoju sieci do stacji ładowania dużych mocy. Tu też będzie wsparcie zarówno dla centrów

logistycznych i terminali intermodalnych, ale również dla punktów ładowania czy stacji ładowania, które będą powstawały wzdłuż sieci bazowej TEN-T, ale także rozszerzonej i kompleksowej. Żeby zamknąć ten – nazwijmy to – złoty trójkąt, który jest potrzebny do efektywnego rozwoju tej branży, z jednej strony potrzebna jest infrastruktura, o której wspomniałem, czyli infrastruktura sieciowa, a także do ładowania, ale także taka, żeby pojazdy mogły się ładować. Trzeci program, który zostanie uruchomiony w drugim kwartale tego roku, będzie związany z zakupem lub leasingiem pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3. Łączny budżet tych trzech programów, o których państwu wspomniałem, to 6 mld zł. W dwóch pierwszych programach już można składać aplikacje w ramach wniosków. Budżet pierwszego naboru w obu przypadkach to jest 1 mld zł. Te środki są podzielone w 80% na sieci bazowe TEN-T i w 20% dla centrów operacyjnych, logistycznych i intermodalnych.

Dalszy rozwój transportu zeroemisyjnego czy transportu miejskiego, jak i ciężarowego to bez wątpienia duże wyzwanie i kierunek, który jest jasno wytyczony przez Komisję Europejską. Oferta, którą w tym momencie oferuje Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w sposób kompleksowy odpowiada na te wyzwania. Ale musimy pamiętać o jednej rzeczy. O tym, że na dobrą sprawę rynek zeroemisyjnego transportu ciężkiego się rozwija. Mamy pełną świadomość tego, że poprzez instrumenty wsparcia chcemy pobudzić ten rynek tak, żeby stał się jeszcze bardziej konkurencyjny. Jak już wspomniano, co piąta ciężarówka poruszająca się po drogach Unii Europejskiej jest zarejestrowana w Polsce. Żeby nasza branża transportu ciężkiego nie straciła na konkurencyjności, wymaga dodatkowego wsparcia. Tutaj NFOŚiGW, jak również Ministerstwo Klimatu i Środowiska dokładają wszelkich możliwych starań, proponując zarówno rozwiązania legislacyjne, jak i instrumenty wsparcia, żeby budować nowy rynek gospodarki. Z naszego punktu widzenia jako NFOŚiGW ważne jest jeszcze, żeby zwiększać poprawę jakości środowiska i zwiększać jego ochronę poprzez zmniejszenie emisji CO₂, a także innych gazów cieplarnianych.

Z mojej strony to byłoby tyle. Jeżeli będą dodatkowe pytania, pozostają do dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękujemy bardzo.

Zatem w tym momencie prosimy pana Łukasza Jaworskiego.

Naczelnik wydziału MKiŚ Łukasz Jaworski:

Dzień dobry.

Troszeczkę uzupełniając informację podaną przez pana dyrektora, opowiem o dalszych programach, także wdrażanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. To będą trzy programy, które są finansowane ze środków „Krajowego planu odbudowy i zwiększania odporności”. Pierwszy program to program zastępujący słynny polski program „Mój elektryk”. Ten program nosi teraz nazwę „NaszEauto”. Od początku lutego jest otwarty nabór. Są złożone pierwsze wnioski. Właściwie już nie takie pierwsze, bo jest ich już ponad 3 tys. na kwotę ponad 100 mln zł. Budżet programu wynosi 1,6 mld zł. Dofinansowaniu podlega zarówno zakup, jak i leasing czy wynajem samochodów elektrycznych. Maksymalna wielkość dofinansowania wynosi 40 tys. zł. To jest generalnie pierwszy taki program skierowany do segmentu najmniejszych samochodów osobowych – do segmentu M1, czyli komplementarnie do tej oferty, o której wspominał pan dyrektor. Inne działanie finansowane z KPO to działanie „Zeroemisyjny transport”, dotyczące autobusów. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej będzie udzielał wsparcia. Alokacja środków dla tego programu wynosi prawie 3,4 mld zł.

Właściwie jest to program, który stanowi refundację istniejącego programu „Zielony transport publiczny”. Tam zostały przeprowadzone trzy nabory w latach 2021–2023. Do tej pory podpisano z samorządami prawie 120 umów na zakup ponad 1200 autobusów. Jest to generalnie program, który jest refundowany ze środków KPO. Być może pan dyrektor będzie miał tutaj jeszcze jakieś informacje, nie wiem, ewentualnie pan dyrektor uzupełni. Jest jeszcze trzeci program, też komplementarny do tych wszystkich programów, o których mówimy. To program dotyczący przemysłu na rzecz elektromobilności, a mianowicie inwestycja pod nazwą „Instrument wsparcia gospodarki niskoemisyjnej”. Pod tą ogólnie brzmiącą nazwą kryje się tak naprawdę instrument wsparcia dla przemysłu służącego budowie gospodarki zeroemisyjnej w KPO, czyli zarówno dla przemysłu dla transportu zeroemisyjnego, jak i dla przemysłu na rzecz energetyki zeroemisyjnej. W ramach obszaru tej inwestycji zaplanowane są dosyć duże środki, wynoszące prawie 5 mld zł.

Dofinansowaniu będą mogły podlegać m.in. linie technologiczne i fabryki produkujące nisko- i zeroemisyjne pojazdy oraz takie części do nich jak napędy i baterie, a także produkcja infrastruktury ładowania pojazdów oraz jej komponentów – takich jak gniazda ładowania czy systemy zarządzania ładowaniem – a także urządzenia służące do produkcji wodoru i dla stacji tankowania wodoru. To jest – że tak powiem – ostatni element komplementarny do tej całej układanki funduszowej. Chyba z mojej strony to wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękujemy bardzo za przygotowane informacje.

Jeszcze pan poseł chciał zabrać głos. Następnie oddamy głos państwu.

Poseł Paweł Maselko (KO):

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałem podziękować ze te informacje, bo wiemy, że branża motoryzacyjna to jedna z głównych gałęzi naszej gospodarki europejskiej, jak również wzrostu naszego produktu krajowego brutto. Myślę, że wszyscy obserwujemy, co się dzieje na rynku europejskim. Wiemy, że z racji tego, że jesteśmy członkiem Unii Europejskiej, te naczynia są połączone. Chciałbym troszkę podsumować te dane, które zostały przedstawione. Pierwsza kwestia. Już dawno nie jesteśmy potęgą w budowie samochodów osobowych. To już minęło i to już nie wróci. Został nam chyba jeden producent, który dzisiaj produkuje samochody osobowe. Mówimy tu o grupie Stellantis w Gliwicach i w Tychach, bo to są zakłady jednego producenta. Kiedy spojrzymy na rynek europejski – przynajmniej ja to tak odczytuję w prasie czy w mediach – są duże spadki, jeśli chodzi o produkcję samochodów osobowych, szczególnie na rynku włoskim. Może tego aż tak nie odczuwamy ze względu na to, że przeszliśmy do segmentu samochodów dostawczych.

Jest tu pewnego rodzaju analogia. Proszę państwa, to jest jasna sprawa. Jeśli wpuściło się na rynek europejski konkurentów z Azji – mówię tutaj o chińskich producentach samochodów – to proste jest to, że wolumen sprzedaży i produkcji będzie musiał spaść tam, gdzie ten rynek został nasycony nowymi markami. Po cenach widzimy, że one są megakonkurencyjne. To jest naturalna kolej rzeczy. W wyniku tego mamy te spadki. Czytamy w mediach, że płynie do Europy gigantyczny statek, który przewozi ileś tysięcy samochodów wyprodukowanych w Chinach. Takich statków jeden z producentów – nie pamiętam, który – ma kilka. One rozwożą te samochody po całym świecie. Trafiają m.in. do Europy. Kolejna informacja. Chińska firma samochodowa Geely już za chwilę będzie u nas sprzedawała samochody. Faktem jest, że samochody elektryczne. Zacznie od samochodów elektrycznych. To będzie kolejny konkurent.

Druga kwestia to części samochodowe. Może nie produkujemy samochodów, ale jesteśmy gigantycznym dostawcą sektora automotive. Jestem z Opolszczyzny, gdzie mamy kilka zakładów, które produkują określone komponenty do produkcji samochodów. Na pewno odczuwamy skutki i konsekwencje tego, co się dzieje na rynku europejskim. Kolejna sprawa, trzecia, to samochody elektryczne – 3 tys. wniosków. Zastanawiałem się właśnie, jaka to jest liczba. Kwota ok. 100 mln zł. Zakładając, że program „NaszEauto” jest chyba do połowy przyszłego roku, jest szansa na to, żeby wykorzystać wszystkie środki, które mamy z KPO. Jest pytanie, co dalej. Obserwujemy rynek niemiecki, gdzie zakończyło się subsydiowanie samochodów elektrycznych, a przynajmniej zostało mocno ograniczone. Automatycznie sprzedaż nowych samochodów elektrycznych na rynku niemieckim spadła. Jest to chyba największy rynek motoryzacyjny w Europie, a przynajmniej taki był do niedawna.

I na koniec prosty rachunek. Wystarczy pójść do salonu. Miałem taką rozmowę. Ktoś mi pokazuje zdjęcie i mówi – zobacz, jaki fajny duży samochód. Nie będę tu robił reklamy marki. Samochód producenta chińskiego. Pyta – jak myślisz, ile kosztuje? Rzuciłem jakąś cenę, a on mówi, że zdecydowanie niżej. Jest kilkadziesiąt tysięcy złotych tańszy od konkurenta, od renomowanego producenta. Konkurencyjnie nie mamy tutaj żadnych szans. I podsumowanie. Widzimy coraz więcej samochodów chińskich. Widzimy, jak ten rynek dynamicznie rośnie. Ten problem będzie przed nami. Czytałem dane za pierwszy kwartał, jeżeli chodzi o produkcję samochodów osobowych w Polsce. Tu jest zdecydowanie większy spadek. To są niedobre informacje za pierwszy kwartał, jeżeli chodzi o produkcję tych samochodów. Czyli też odczuwamy to, co się dzieje na rynku europejskim. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Już za sekundkę oddaję głos. Trafił się nam pan poseł pesymista.

Poseł Paweł Masełko (KO):

Pani przewodnicząca, jestem realistą.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Panie pośle, to jest bardzo mądre. To, co pan poseł mówił. I bardzo ważne w swej istocie. Tak tylko chciałam zagaic. Celem naszej podkomisji, od kiedy zostałam jej przewodniczącą, jest przede wszystkim to, żeby zestawić to, w jaki sposób strona rządowa widzi dane branże i ich wsparcie, z tym, jak branża na tym korzysta i czy to wsparcie jest wystarczające, czy nie potrzeba czegoś więcej. Dzięki temu udało się już wiele rzeczy, czy to w branży e-commerce, czy to w branży gamingowej, usprawnić bardzo szybko właśnie dlatego, że strona rządowa zrozumiała stronę społeczną i na odwrót. Jest dla mnie bardzo istotne, żeby na posiedzeniach tej podkomisji właśnie o tym rozmawiać, bo czasy są trudne. Czasy nie będą złejsze. Zawsze konkurencja będzie się pojawiać, czy to będą Chiny, czy Azja, czy inne kraje rozwijające się. A my zawsze konkurencyjność będziemy musieli podnosić i szukać co rusz nowych rozwiązań. Wiemy dobrze, że branża motoryzacyjna chyba będzie miała najmniej lekko w najbliższym czasie. Wiemy, że w zakresie cel i tego, co się dzieje na świecie, rząd w miarę reagował. Ale to nie jest tylko to, co dzieje się dzisiaj w ramach wojny celnej. To, co nas będzie czekać, to jest również to, jak podnosić naszą konkurencyjność i jak wyznaczać cele i strategie na lata.

To właśnie to, co pan poseł powiedział. W pewnym momencie na przykład straciliśmy możliwość produkcji aut osobowych. Przedstawiciel ministerstwa wspominał, że specjalizujemy się w samochodach dostawczych. Specjalizacja nie jest niczym złym, ale myślę, że dzisiaj warto się właśnie tu zastanowić, czy naszą przyszłością jest specjalizacja – czy jednak nasza przyszłość nie powinna się bardziej dywersyfikować. Oddaję państwu głos.

Poseł Paweł Masełko (KO):

Jeszcze dwa słowa.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dobrze. Dwa słowa pan poseł. I tutaj pan się zgłaszał. Już oddajemy głos stronie społecznej.

Poseł Paweł Masełko (KO):

Jeszcze takie moje spostrzeżenie – bo nie ukrywam, że interesuję się rynkiem motoryzacyjnym – w kwestii samochodów dostawczych. Chińczycy nie produkują, a przynajmniej nie wchodzi na rynek w tej kategorii samochodów. Przynajmniej nie widać takich chińskich samochodów. To jest bardziej kierunek samochodów osobowych, w tym szczególnie elektrycznych. To też nam daje pewne przewagi. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dobrze. Pan się zgłaszał. Po kolei pan i pan. Bardzo proszę o przedstawienie się i powiedzenie, z ramienia jakiej organizacji państwo przyjechali.

Dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Oczywiście. Dzień dobry. Michał Wekiera, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowny panie pośle, szanowny panie ministrze, szanowne panie i panowie, obawiam się, pani przewodnicząca, że też lekko powieje pesymizmem. Ale postaram się wrzucić coś słodkiego, co może jednak tę gorycz jakoś zniweluje albo ją zmniejszy. Z pewnością – jak państwo powiedzieli – przemysł motoryzacyjny jest kluczową branżą dla Europy. Jest kluczową branżą dla Polski. Nie będę zbyt dużo opowiadał o częściach i komponentach, bo po mojej lewej stronie mam człowieka, który wie wszystko na ten temat. Z pewnością wszystko o tym powie. Natomiast od strony produkcji Europa przez długi okres – jak powiedziano – była rzeczywiście bardzo ważnym rynkiem. Ale sytuacja jest taka, o której też powiedziano, że mamy dość intensywną konkurencję, na przykład ze strony Chin. Myślę, że należałoby się dość mocno zastanowić, czy można nazwać ją do końca konkurencją – ze względu na to, co zostało powiedziane, czyli na dość mocne dotowanie. Natomiast powstaje pytanie z punktu widzenia inwestycji chińskich czy też innych inwestycji, czy jedynym rozwiązaniem jest nakładanie cel – czy nie należy zachować bardziej neutralnego stanowiska.

Jak widzimy – nie wiem, czy to prawda, czy nie, czy to złośliwa plotka – ale jednak kraje, które niekoniecznie opowiadały się za tym, żeby tych cel... Może inaczej. Te kraje, które opowiadały się za tym, żeby cła były, potraciły parę inwestycji. Była tu wspomniana jedna z firm. Jedna z inwestycji została dość szybko zamknięta po tych decyzjach. Słyszymy też o tym, że wśród miejsc na kolejne nowe inwestycje nie jest rozważana Polska, więc tu na pewno jest jakiś bardzo ważny kawałek pracy do wykonania. Oczywiście jako organizacja pozostajemy w stałej współpracy z obecnymi tutaj resortami. Natomiast chciałbym powiedzieć, że to wielka szkoda, że nie ma tutaj przedstawiciela Ministerstwa Klimatu i Środowiska, które to kreuje. Mamy NFOŚiGW. Mamy kawałek tego tortu. Natomiast nie mamy przedstawiciela ministerstwa, które – moim zdaniem – kreuje całą politykę w tym zakresie, bo tu mamy tylko kawałek finansowania. Natomiast w ministerstwie mamy całą politykę realizowania tego.

W paru słowach odniosę się do tego, co zostało powiedziane, ale może w odwrotnej kolejności, niż to było przedstawione. Zacznę od kwestii dotyczących wsparcia finansowego. Tu trzeba oczywiście powiedzieć, że na to zostały przeznaczone ogromne pieniądze. Natomiast w świetle tego, co zostało powiedziane, że mamy dużą konkurencję i że w Europie jest trudno, nie bardzo rozumiemy rozwiązania, którymi sami sobie podkładamy nogę. Tak jest chociażby w przypadku programu „NaszeAuto”. Myślę, że nie mogę się zgodzić z przedstawicielem NFOŚiGW, że jest to kontynuacja programu „Mój elektryk”. Dlatego że jest to program o znacznie węższym zakresie. Nie obejmuje pojazdów kategorii N1. Nie obejmuje pojazdów wodorowych, w związku z czym nie jest neutralny technologicznie. Nie obejmuje również samochodów N1, które cieszyły się wielkim zainteresowaniem wielu firm kurierskich. Trzeba też powiedzieć, że jeżeli chodzi o wprowadzenie na drogi samochodów elektrycznych, to jednym z największych sukcesów i miejsc, do których najlepiej się wprowadziły, jest właśnie last mile delivery, czyli dostawa. Wiele firm kurierskich i innych korzysta z tego typu pojazdów. One rzeczywiście są zauważalne na drodze. Program zamknął się na ten obszar, nie wiadomo dlaczego. Zamknął się na pojazdy wodorowe, które są jedną z kolejnych technologicznych opcji zazieleniania.

Ten program jest zamknięty. Nie wiemy, dlaczego. Nie wiemy, dlaczego taka decyzja została podjęta. Co gorsze, to nie było komunikowane. Była mowa o tym, że nie obejmie pojazdów N1 i nie obejmie innych kwestii. Natomiast ta kwestia została pominięta. Potem – przy ogłaszaniu programu – dowiedzieliśmy się, że jednak wodór nie miał szczęścia, więc zastanawiam się nad tym tematem. Tym bardziej, panie pośle, że wydaje mi się, że możemy mieć poważny problem z wydatkowaniem środków. O ile pamiętam, jest tam prawie 1,6 mld zł. Przez pierwszy kwartał – bo program ruszył w lutym – wydaliśmy 100 mln zł. Wnioski możemy składać do kwietnia. Niech państwo z NFOŚiGW mnie poprawią, ale to jest chyba marzec lub kwiecień. W związku z tym – jeśli dobrze liczę – mamy 12 miesięcy, więc przy tym tempie wydamy 500 mln zł, 500–600 mln zł. To znaczy, że pozostaje nam 1 mld zł z lekką górką. W związku z tym tym bardziej nie rozumiem decyzji o nieposzerzaniu programu o pojazdy kategorii N1 i nieposzerzaniu programu o pojazdy wodorowe.

Moim zdaniem klienci powinni wybierać, którą technologię chcą stosować. Nie powinniśmy arbitralnie decydować, która z nich ma być stosowana. Życie, konkurencja i rynek pokażą, która będzie wybrana. Z pewnością czekamy i bardzo cieszymy się z deklaracji dotyczących wsparcia obszaru samochodów ciężarowych. To niezmiernie ważny obszar, o którym pan minister wspomniał. Bardzo ważny dla Polski, dlatego że od wielu lat jesteśmy liderem transportu w Europie. Jesteśmy liderem, jeżeli chodzi o wykonywanie transportu między krajami Unii Europejskiej. Liczby są bardzo wysokie. To jest bardzo istotny odsetek PKB. Z pewnością dekarbonizacja transportu w tym obszarze jest kwestią bardzo delikatną i ważną dla gospodarki. Tym bardziej że prawie 80% towarów jest transportowanych na kołach. W związku z tym podstawą polskiej gospodarki jest transport kołowy. Jeżeli cokolwiek się z nim stanie, możemy się spodziewać problemów z transportem. To tak, jakby powiedzieć, że wszystko, co tu mamy, w 80% zostało przywiezione samochodem. Transportem drogowym. W związku z tym to jest oczywiście niezmiernie ważna kwestia, nad którą trzeba się pochylić. Natomiast wydaje się, że z pewnością nie ma już odwrotu – jak powiedziała Komisja Europejska – od tego zazieleniania.

Powstaje pytanie, czy trajektoria dojścia – jak ktoś to nazwał – jest prawidłowo obrana i czy nie jest zbyt ostra, szczególnie z punktu widzenia Polski. Po pierwsze, z punktu widzenia transportu drogowego, o czym powiedziano, a po drugie, z punktu widzenia rynku przeciętnego Kowalskiego. Jeżeli spojrzymy na rynek przeciętnego Kowalskiego, jesteśmy na samym końcu Unii Europejskiej. W związku z tym cieszymy się, że... O ile dobrze pamiętam,

panie dyrektorze – mówię do przedstawiciela Ministerstwa Rozwoju i Technologii – Polska mówiła, że to przedłużenie o trzy lata jest rozwiązaniem minimum. Z punktu widzenia Polski może się okazać, że to trzyletnie rozliczenie CO₂ jest tylko odsunięciem problemu w czasie, a nie jest rozwiązaniem. Oczywiście liczymy na odpowiednie działania KE w postaci raportu oceniającego, jak wygląda sytuacja. Dopóki mamy prezydencję, liczymy na to i bardzo gorąco prosimy państwa o podnoszenie tej kwestii. Dlatego że polski klient nie jest szczególnie mocno zainteresowany tego typu pojazdami. W związku z tym jesteśmy w pewnej pułapce. Z jednej strony powinniśmy produkować takie samochody, bo jeżeli nie – wspominał o tym pan dyrektor – jesteśmy zagrożeni bardzo wysokimi karami bądź – o czym nie powiedziano – trzeba zawierać umowy na przykład z podmiotami, które sprzedają samochody zeroemisyjne, żeby nie musieć zapłacić kary, czyli żeby móc sobie obniżyć ten poziom. W ten sposób dotujemy na przykład producentów chińskich czy amerykańskich, którzy mają samochody elektryczne. W związku z tym przenosimy do nich kapitał, który moglibyśmy zainwestować w Europie w innowację lub w rozwój. Jest podstawowe pytanie, czy ta formuła, czy to rozwiązanie jest korzystne dla takich krajów jak Polska. Ale nie tylko takich jak Polska, bo także dla krajów południowych, jak Hiszpania czy Włochy, już nie mówiąc o krajach naszego regionu, które mierzą się z tym problemem. Z pewnością to jest kwestia, nad którą trzeba się pochylić. Jest to kwestia, która – moim zdaniem – jest niezwykle ważna także z punktu widzenia Polski. Jak wspomniano, mamy tu bardzo gorącą kwestię globalną. Cła. Pod znakiem zapytania jest utrzymanie znanego nam świata w zakresie łańcuchów dostaw i przepływu towarów między krajami. Być może w tej chwili ze względu na ruchy Stanów Zjednoczonych... Oczywiście jeżeli one będą kontynuowane, bo prezydent Trump dał się niestety poznać z tej strony, że jednego dnia mówi, że wprowadza cła, a drugiego dnia je zawiesza. Nie wiemy, czy po 90 dniach nie stwierdzi jednak, że zmniejszy je o połowę. Ale równie dobrze może je zwiększyć o połowę. Tego nie wiemy. Natomiast wracając do tematu – może się okazać, że może się zacząć przenoszenie produkcji lokalnie. Oczywiście to jest pewną szansą, ale również zagrożeniem. Na szczęście – o ile mi wiadomo – w Polsce nie produkuje się komponentów i samochodów bezpośrednio na rynek europejski. No, może w sposób pośredni. Ale powiedzmy, że bezpośrednio chyba nie mamy tego zagrożenia jakiegoś przeniesienia produkcji. Ale jednak może się okazać, że ona w jakimś stopniu wraca do Europy. Szanowni państwo, w przypadku niektórych modeli samochodów sprzedawanych w Europie przez koncerny europejskie są one produkowane tylko w Stanach Zjednoczonych. Może się okazać, że przy utrzymaniu obecnych cel, jeżeli będą chcieli utrzymać udział rynkowy danych modeli, będą musieli przenieść produkcję, będą chcieli przenieść produkcję do Europy. Tu powstaje kolejna kwestia, czyli kwestia podejścia Polski do inwestycji. Naszym zdaniem formuła, którą mamy w tej chwili, stosowana od dawna i od wielu lat niereformowana, jest formułą, która się zużyła.

Jednym z powodów – o których też wspominał pan poseł – tego, że nie mamy tak bogatej produkcji samochodów osobowych, jest to, że przegraliśmy konkurencję o fabryki. Być może wywoła to uśmiech na twarzy, ale przegraliśmy z Węgrami. Ze Słowakami i z Węgrami. Biorąc pod uwagę obecną sytuację w Unii Europejskiej i podejście do spraw integracji, wywołuje to pewien uśmiech na twarzy. To jest pewna ironia. Z pewnością jest to niezwykle trudne zadanie, szczególnie w tej sytuacji, którą mamy. Mamy wojnę w Ukrainie. Zdajemy sobie z tego sprawę. Natomiast trzeba pamiętać, że jedną kwestią są nowe inwestycje, a inną utrzymanie istniejących inwestycji. Już przestajemy być konkurencyjni ceną pracownika. Zaczyna odgrywać rolę kolejny aspekt wspomniany też przez pana dyrektora – cena energii. Cena energii jest ważna dwuetapowo. Jest ważna z punktu widzenia produkcji i inwestycji, lokowania inwestycji, ale również tego, że jeżeli mówimy o elektryfikowanym transporcie drogowym, to przecież nikt nie będzie przechodził na elektryfikację, jeśli się okaże, że to dwa razy więcej kosztuje. Szanowni państwo, rozmawiałem dwa lata temu z przedstawicielem InPost, który powiedział mi taką rzecz. Słuchaj, jeżeli chodzi o last mile delivery – to działa. Chodzi. Natomiast jeżeli chcielibyśmy przejść na transport elektryczny w przejazdach między miastami, to niech ludzie zapomną o paczkach następnego dnia oraz o koszcie paczki, który mamy dzisiaj. W związku z tym proszę sobie wyobrazić, jaki to będzie miało oddźwięk dla tej struktury.

I kolejna rzecz – już ostatnia – o której chciałbym powiedzieć, chociaż mówię to z lekką obawą. Mamy bardzo dobrą współpracę z resortami, ale jednak potrzebujemy większej koncentracji w pewnych przyziemnych rozwiązaniach. Choćby w takich jak na przykład kwestie rejestracyjne czy kwestie testowania – o czym pewnie wspomni Tomek – testowania nowych rozwiązań. Stajemy się krajem nieprzyjaznym. Te rozwiązania trafiają do innych krajów, do krajów

sąsiednich. Dzieje się tak dlatego, że mamy tak rozbudowaną liczbę dokumentów, które trzeba pozyskać. W praktyce nikomu nie udaje się tego zrobić. W związku z tym potencjalny inwestor mówi: nie, nie dam rady. I przenosi się do innego kraju. I to wcale nie jest kraj z naszej strefy, jak Czechy czy Słowacja, o którym moglibyśmy powiedzieć, że jest tańszy, że są tańsi pracownicy. Nie. To trafia nawet do Niemiec, gdzie jest wysoki koszt pracownika. Mówi się, że zdecydowanie mniejsza jest elastyczność niż to, o czym mówimy. Tu jest ten obszar. Na pewno bardzo prosilibyśmy o pochylenie się nad tym obszarem. Na pewno prosilibyśmy o pochylenie się nad obszarem od strony transportowej. To też jest bardzo ważna kwestia.

Niestety pan minister wyszedł, a jest jeszcze kwestia dotycząca systemu opłat drogowych na podstawie emisji CO₂ w zakresie samochodów ciężarowych. To też będzie miało istotny wpływ na to, czy przewoźnik albo ten, kto będzie używał tego samochodu, będzie chciał sięgnąć po samochód określonego rodzaju, z napędem określonego rodzaju.

Chciałbym też może powiedzieć o tym słodkim. Pan minister powiedział, że mamy jedyną polską fabrykę. Chyba nie. Jeżeli nie mówimy o inwestorze, tylko o tym, że ona się znajduje na terytorium Polski, to rozbudowują się Niepołomice. O ile się nie mylę, stają się największą fabryką MAN-a w tej części świata. W Europie. Mamy firmę Wielton, która się rozbudowuje. Ma kilka swoich fabryk w całej Europie, jeżeli chodzi o obszar ciężarowy czy dostawczy. Grupa Volkswagen produkuje w rejonie Poznania. Tam są produkowane niektóre samochody nawet na cały świat. Ten model jest produkowany tylko i wyłącznie tam – na cały świat. W związku z tym, jeżeli chodzi o samochody dostawcze i ciężarowe, powiedziałbym jednak, panie pośle, że tu jednak można się odrobinę uśmiechnąć. Natomiast oczywiście w samochodach osobowych jest to kwestia wypadkowa. Jak powiedziałem, program inwestycyjny, pewne ułatwienia dotyczące prostych procedur testowania pojazdów, produkcji co któregoś, żeby to było proste i łatwe. Żeby nie było tak, jak jest w tej chwili, że polskie fabryki korzystają z tablic węgierskich czy niemieckich. Ministerstwo Finansów myśli o tym, czy opodatkować taki samochód akcyzą, czy nie, bo on wyjeżdża na test. Szanowni państwo, zgodnie z procedurą co któryś samochód z produkcji wyjeżdża na dłuższy test fabryczny. Może niektórzy z państwa spotkali się z tym, że samochód ma przejechanych 40 km. Powiedzmy, że co dziesiąty nie wyjedzie na test na torze testowym w obszarze fabryki. Wtedy nie ma 5 km czy 7 km, tylko 40 km. Niektórzy producenci mówią nawet, że twój samochód przeszedł dłuższy test. On wyjeżdża z fabryki, więc przyczepiamy tablice. Trzeba je łatwo założyć, a potem ściągnąć. Ile on jest na tym teście? Ile czasu potrzeba na przejechanie 30–40 km? Godzinę. Nie wiem ile. Potem zawraca na plac. Ministerstwo Finansów mówi, że przyczepiliście tablice do takiego samochodu, on był w ruchu drogowym, więc teraz trzeba złożyć deklarację o akcyzę i zapłacić akcyzę. Kiedy ten samochód wywieziecie, wystąpić z kolejnym wnioskiem o zwrot. Niech państwo to sobie wyobrażą. Przepraszam, że zszedłem na ten poziom. Proszę sobie wyobrazić, co opowiadają ludzie zajmujący się takimi rozliczeniami w polskich fabrykach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękuję bardzo.

Proszę następną osobę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych Tomasz Bęben:

Dziękuję. Nazywam się Tomasz Bęben. Jestem prezesem Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. Dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie pośle, szanowni państwo – pan minister już wyszedł – przede wszystkim chciałem podziękować za to spotkanie i za ten dialog, który, jak widzimy, rozwija się i w Europie, i w Polsce. Przed chwilą mieliśmy ten strategiczny dialog Komisji Europejskiej z przemysłem motoryzacyjnym. Zabrakło pewnego sektora, który nie został zaproszony czy ujęty, ale generalnie widzimy pewnego rodzaju otwartość na to, żeby w końcu podyskutować o tych wyzwaniach, o których jako branża mówiliśmy kilka lat temu. Nie sprawia mi żadnej przyjemności powiedzenie w tym momencie – a nie mówiliśmy? W zasadzie Michał należy do ACEA, a moje stowarzyszenie do CLEPA i FIGIEFA. Od dawna mówiliśmy o tym, że kwestia polityki klimatycznej i wszystkie zmienne, które wpływają na przemysł motoryzacyjny, powinny być zderzane z tym, co ten przemysł jest w stanie zrobić.

W momencie, w którym wiemy już doskonale i wiedzieliśmy to chwilę po ogłoszeniu Zielonego Ładu, że sytuacja się zmienia, a teraz zmienia się drastycznie – te przepisy i te cele są słuszne

co do zasady, wiemy doskonale, że transport trzeba oczyszczać, on powinien być coraz mniej emisyjny, natomiast o tym wszystkim powinien też decydować przemysł oraz kierowcy czy konsumenci, którzy poruszają się tymi pojazdami. To oni powinni wybierać, która technologia jest dla nich najlepsza. I to, o czym mówił pan minister, czyli neutralność technologiczna. W zasadzie od sześciu lat powtarzamy to hasło jak mantrę. Dotychczas nasi decydenci mówili tak: drogi przemysłu, droga branża, jest cel, macie go spełnić, jak to zrobicie – to nas zupełnie nie obchodzi, cel ma być spełniony. W tym momencie postawiliśmy to troszeczkę na głowie, bo wyznaczaliśmy cel i drogę dojścia do niego. Jesteśmy w Polsce, więc czasem podaję taki przykład – na polskie Rysy możemy wejść od polskiej strony, bardzo mocno się trudząc, ale możemy również wejść od strony słowackiej, w zasadzie po schodkach. Osiągnięty jest ten sam cel.

Równie dobrze mogliśmy osiągnąć te cele – i myślę, że z dużo mniejszym uszczerbkiem dla branży motoryzacyjnej – gdybyśmy dali przemysłowi motoryzacyjnemu wykorzystać każdą technologię, która mogłaby dołożyć swoją cegiełkę do osiągnięcia z kolei pełnej neutralności klimatycznej. Tak się nie stało. Wiemy doskonale, że w sprawie norm emisji dla pojazdów osobowych i ciężarowych było dwukrotne weto z Niemiec. Mówi się, że będziemy mieli pojazdy na paliwa syntetyczne. Cieszymy się. Natomiast obecnie mamy na stole wycięcie hybryd, nawet plug in, które są doskonałym pomostem do tego, żebyśmy jednak przekonali się w stronę elektromobilności. Żeby mnie państwo źle nie zrozumieli. Nie chcę traktować elektromobilności jako chłopca do bicia i jej kopać, bo to jest jedna z wielu technologii. Nie jestem absolutnie jej przeciwnikiem także jako ojciec dwóch małych córek. Chciałbym, żeby moje dzieci żyły w jak najbardziej przyjaznym świecie i środowisku.

Myślę, że czasy, w których jeździło się pojazdami z sześciolitrowymi silnikami bez żadnych norm, się skończyły. Absolutnie powinniśmy dokładać cegiełkę do tego, żeby jednak ten świat było coraz bardziej zeroemisyjny. Natomiast to wszystko musimy zderzyć z możliwościami przemysłu motoryzacyjnego i naszej gospodarki. Ta transformacja będzie sukcesem tylko i wyłącznie w momencie, w którym nasza gospodarka, której motoryzacja jest bardzo dużą częścią – w Polsce to jest 8% polskiego PKB łącznie z 6% transportu i TSL... Widzimy, że dosyć duża gałąź przemysłu może być zaraz bardzo mocno uderzona. To wszystko powinno spotkać się z reakcją polskich i europejskich decydentów. W zasadzie mam wrażenie, że to jest ostatni moment, o ile ostatniego momentu już nie przespaliśmy, fundując sobie ulubione polskie danie, czyli musztardę po obiedzie, w wydaniu europejskim. Życzyłbym sobie, żebyśmy na tego rodzaju spotkaniach w ogóle więcej mówili nie tylko o wyzwaniach, które mamy dobrze zmapowane, ale o tym, jak im sprostać, bo temat dzisiejszego spotkania dotyczy wyzwań.

Natomiast mam wrażenie, że zwłaszcza w Europie na wiele rzeczy działamy reaktywnie, zamiast proaktywnie podchodzić do wyzwań, które obserwujemy. Kilka lat temu mieliśmy Inflation Reduction Act, który wlał w rynek amerykański 500 mld dol., bardzo mocno ściągając tanie inwestycje. Po roku Komisja Europejska odpowiedziała. Po roku, zamiast sama kreować tego rodzaju rozwiązania. Obecnie też się spotykamy. Nie jestem eurosceptykiem, żeby mnie państwo źle nie zrozumieli. Komisarz von der Leyen powiedziała w zeszłym roku, że daliśmy zabić swoją branżę fotowoltaiczną. Teraz jest następujące pytanie, czy za kilka lat nie obudzimy się z podobnym stwierdzeniem tego rodzaju, że daliśmy sobie zabić branżę motoryzacyjną. Niech mnie państwo źle nie zrozumięją. Oczywiście nie chciałbym bić w Chiny, które odrobiły swoją lekcję i w tym sektorze są szalenie konkurencyjne. To nie jest tylko zasługa subsydiów, ale też technologii, którą w tym momencie wygrywają. W tej chwili jesteśmy w Sejmie, a zdaje się, że w Szanghaju właśnie zakończyły się targi motoryzacyjne, które były największe w historii na świecie. Targi motoryzacyjne, w których dominowały pojazdy chińskie, szalenie zaawansowane, jeśli chodzi o wszelkiego rodzaju technologie. Na to musimy znaleźć odpowiedź. To jest też taka rzecz, która nas frapuje.

Myślę, że tutaj, zdaje się, nie było mowy o zwolnieniach. Pan poseł wie doskonale, że Polska jest potęgą, jeśli chodzi o produkcję części motoryzacyjnych. To jest prawda. Mamy około tysiąca firm produkujących części motoryzacyjne w Polsce. W zasadzie nie chciałbym niczego ujmować producentom samochodów, ale jeśli mówimy o produkcji czy o przemyśle motoryzacyjnym, to w zasadzie możemy w dużej mierze postawić znak równości między nim a producentami części. Szanowni państwo, chciałbym tutaj podać jedną liczbę. To są 54 tys. miejsc pracy tylko w tym segmencie w Europie, które ubył w zeszłym roku. Większość z nich ubyla w Niemczech, czyli u naszego głównego partnera handlowego. Tutaj nie ma się co cieszyć z nieszczęścia sąsiada, który jest naszym głównym partnerem handlowym. W zasadzie – jak myślimy – sytuacja

w Europie może być wyłącznie preludium do tego, co możemy obserwować. Jednak jako poddostawcy większych dostawców, a ci z kolei producentów samochodów, mamy takie wrażenie, że ten rok może zakończyć się dużo gorzej. Myślę, że w końcu zobaczymy to też w Polsce, bo jednak czasy są ciężkie.

Prezydent Trump swoimi cłami dołożył tylko ostatnią cegiełkę do wyzwania, które mamy przed sobą. Chciałbym, żebyśmy więcej dyskutowali o tym, jak wyjść z tego kryzysu jak najbardziej suchą nogą. Cieszę się, bo niedawno mieliśmy spotkanie z premierem Tuskiem. Cieszę się, że ten dialog jest prowadzony. Życzyłbym sobie, żebyśmy zagęszczali ruchy w kierunku tego, żeby jednak znaleźć na to jakąś istotną odpowiedź. Państwo absolutnie powinni się skupić na swojej działce, bo już wcześniej wspomniano o biurokracji. Mamy tyle przepisów, że faktycznie w firmach ogromne działy pracują tylko nad tym, żeby spełnić wszelkie, czasami wykluczające się normy. Teraz w Europie dochodzimy do Omnibusa i mówimy, że tniemy 25%. Da się. To w zasadzie nie musielibyśmy mieć tego rodzaju deregulacji, nie musielibyśmy mieć prezesa Brzowski, gdybyśmy te przepisy robili z głową. To ogranicza również przedsiębiorstwa.

Koszty pracy. Szanowni państwo, nie jesteśmy już 30% tańsi od Chin. Jesteśmy już drożsi od takich krajów jak na przykład Portugalia czy Hiszpania, już nie mówiąc o Bałkanach, więc nie będziemy tym wygrywali. Musimy tu szukać swoich przewag i patrzeć na przykład na to, jak pozyskiwać zieloną energię, która jest czynnikiem sprowadzającym nowe inwestycje do Polski. To również powinno być w jakiś sposób przez państwa zaadresowane, chociaż wiadomo, że nie zrobi się tego z dnia na dzień. Jutro nie postawimy elektrowni jądrowej. Chciałbym też wskazać, że mamy brak zachęt czy w ogóle jakiegokolwiek pomocy państwa dla firm, które chcą tu inwestować i reinwestować. To jest również bardzo utrudnione. Spełnienie tego rodzaju wniosków jest horrendalnie trudną procedurą. Na końcu chciałbym do państwa zaapelować, żeby wykorzystując chwilę naszej polskiej prezydencji, parli państwo do tego, żebyśmy mocniej postavili się w Europie i zawalczyli o swoją branżę. Być może cła nie są zawsze najlepszym pomysłem. Widzimy, że ukaranie chińskich elektryków w zasadzie nic nie spowodowało, bo wysyłają tu swoje hybrydy i pojazdy spalinowe.

Dla państwa informacji powiem, że niedawno mieliśmy plebiscyt w portalu Otomoto. Niech państwo zgadną, jaki samochód wygrał plebiscyt kierowców. MG HS. Dokładnie tak. Widzą państwo, że wiele czynników wpływa na to, że jednak kierowcy będą się przekonywali nie do samochodów made in EU, tylko made in Asia czy made in China. Tak, to jest była brytyjska marka. Pan minister wyszedł, ale na koniec chciałem jeszcze podziękować, bo dzisiaj dostaliśmy zaproszenie na tę konferencję uzgodnieniową. Pani dyrektor, finalnie otrzymaliśmy te przepisy, które być może umożliwią nam testowanie pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych. Tak że się cieszymy. Nie czytałem tego, co państwo w tych poprawkach proponowali, bo dopiero wszedłem do Sejmu. Z niecierpliwością na to czekamy. Dziękuję państwu bardzo i życzę udanych obrad w przyszłości, bo myślę, że jest się o co bić.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Mamy taki plan, że teraz strona społeczna, a potem oddamy państwu głos, żeby państwo na to odpowiedzieli. No dobrze. To po kolei. Może teraz pani, potem pan, a potem pan. Najpierw dwie osoby tu, dwie osoby tam, a potem wrócimy do pana.

Analityczka prawna Związku Przedsiębiorców i Pracodawców Julita Muszyńska:

Dzień dobry. Julita Muszyńska, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.

Trochę z innej strony chciałabym tutaj zwrócić uwagę na to, że Komisja Europejska wycofała się z bardzo ważnej regulacji dotyczącej uproszczenia regulacji patentów niezbędnych do spełnienia tzw. norm SEP. Stanowi to zagrożenie dla innowacyjności, o której dzisiaj dużo mówiliśmy, i dla konkurencyjności europejskiego przemysłu. Mamy nadzieję, że polska prezydencja wykorzysta moment i będzie kontynuowała prace nad tą regulacją w ramach grupy roboczej w sprawie własności intelektualnej w Radzie Unii Europejskiej. Naszym zdaniem powinniśmy podejmować działania mające na celu stworzenie przejrzystych i przewidywalnych ram regulacyjnych dla SEP, co ułatwi życie przedsiębiorcom zajmującym się tym tematem. Brak tych regulacji często skutkuje odmowami licencjonowania na zasadach FRAND, czyli uczciwej konkurencji. Mamy klauzule poufności, co utrudnia przejrzystość zasad licencjonowania. Zdarzają się nadużycia patentowe.

Chodzi nam przede wszystkim o to, żeby te regulacje umożliwiły przewidywalność biznesu, a przede wszystkim kosztów związanych z licencjonowaniem SEP. Brak odpowiednich regulacji

oraz nadużycia związane z SEP mogą tłumić i opóźniać inwestycje niezbędne do organizacji zielonej i cyfrowej transformacji, co w tym momencie jest dosyć istotne. Wierzmy, że wsparcie i wdrożenie tych regulacji zdecydowanie ułatwi i ustabilizuje normy związane z SEP i pozwoli na prowadzenie biznesu w bardziej przewidywalny, konkurencyjny i innowacyjny sposób. Dziękuję.

Prezes zarządu SDiPCM Tomasz Bęben:

Chciałem tylko dodać, że moja poprzedniczka ma absolutną rację. Moje stowarzyszenie wspólnie z PZPM również podpisywało listy do komisarz von der Leyen, żebyśmy jednak do tego wrócili. Zdjęcie tego z porządku obrad na tak późnym etapie jest w zasadzie pewnego rodzaju precedensem. W zasadzie jest to dla nas zupełnie niezrozumiałe.

Dyrektor generalny PZPM Michał Wekiera:

Może, żeby wyjaśnić pani przewodniczącej, o co chodzi, bo być może to nie zostało powiedziane... Mamy wymagania odnoszące się do stosowania bardzo nowoczesnych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa, tzw. GSR. To są – mówiąc w dużym uproszczeniu – różnego rodzaju rozwiązania antyzderzeniowe itd. W wielu przypadkach one potrzebują do funkcjonowania właśnie tych patentów, których właścicielami są inne podmioty. W tym momencie jesteśmy w takiej sytuacji, że mamy obowiązkowo wprowadzić systemy jako branża, w której są produkowane komponenty i części, a jednocześnie określone są takie ceny za te patenty, że to zabija całość albo w absurdalny sposób podwyższa cenę danego produktu tudzież samochodu wyposażonego w tego typu rozwiązania. To kompletnie zabija naszą konkurencyjność. Poza tym, że mówimy o koszcie pracy itd., tu mamy inny, pozapłacowy, koszt, polegający na tym, że musimy wyłożyć dużą opłatę za patent, żeby móc zastosować system, który jest niezbędny z punktu widzenia przepisów dla wszystkich nowo rejestrowanych samochodów.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Zapisałam to. Tak że dziękuję bardzo za wytłumaczenie. O dziwo nie tylko w tej branży jest z tym problem.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyclingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo. Adam Małyszko. Prezes Stowarzyszenia Forum Recyclingu Samochodów.

Szanowna pani przewodnicząca, panie pośle, szanowni państwo, padło tu parę liczb. Wyprodukowano 330 tys. samochodów. Ze słów pana ministra infrastruktury wynika, że 550 tys. Ale to chyba liczba sprzedanych nowych samochodów. Tu chyba był błąd.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja mówiłem o samochodach dostawczych i ciężarowych.

Prezes zarządu Stowarzyszenia FORS Adam Małyszko:

Ok. W każdym razie to było 550 tys. Chciałem zaznaczyć, że 967 tys. samochodów używanych trafiło do Polski w 2024 r., a 500 tys. samochodów trafiło do legalnych stacji demontażu, które wystawiły zaświadczenia. Niestety 70% pojazdów trafiło do szarej strefy, która demontuje je poza oficjalnym obiegiem. Mówimy o konkurencyjności. Mówimy o innowacyjności. W jaki sposób my możemy konkurować? Nie cieszę się z tego, że chińska produkcja jest dzisiaj tańsza o 30%. Nasza szara strefa jest tańsza o 50%, o 60%, a może nawet o więcej. Aż 70% samochodów jest demontowanych poza systemem. Odpady palne są spalane w warsztatach i mamy zeroemisyjność w pięknym polskim wydaniu. Żeby dostosować nasze zakłady do demontowania nowych pojazdów elektrycznych i hybrydowych – a pewnie za chwilę będą u nas także pojazdy wodorowe... To nie jest tak, że czekamy 20 lat. Są kolizje. Są zdarzenia losowe i takie samochody już mamy.

Żeby zmienić decyzję – tu ukłon do Ministerstwa Klimatu i Środowiska, nie do pana departamentu, ale do pana kolegów i koleżanek – czekamy pięć lat. Są tak sformalizowane przepisy, które uniemożliwiają urzędnikom wydanie nam pozwolenia po złożeniu kompletnego wniosku. Pięć lat czekamy na zmianę decyzji. W tym roku kończą się decyzje sektorowe w 99% stacji. Od nowego roku możemy nie mieć możliwości działania. Po prostu mamy zator, jeżeli chodzi o wydawanie decyzji administracyjnych. W jaki sposób możemy konkurować? Wczoraj dowiedziałem się, że ludzie sprzedają dwie stacje demontażu, bo po prostu już nie chcą kontynuować tej działalności. Czy mamy z tym wyjeżdżać za granicę, bo w Polsce nie możemy normalnie prowadzić działalności? Pięć lat czekamy na zmianę decyzji. Wystąpiłem do przewodniczącego, a także do pani o zwołanie posiedzenia podkomisji z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska w tej sprawie. Coś nam obiecują, ale być może znowu dowiemy się

w grudniu przed świętami, że z łaski pozwolą nam kontynuować tę działalność, dopóki urzędy nie wydadzą nam decyzji. Tak jest też w wielu innych działach gospodarki. Przewlekłość postępowań, jeżeli chodzi o inwestycje, jest tak duża, że nawet jeżeli mamy pieniądze, mamy ścieżkę finansowania, to po prostu nie możemy rozpocząć inwestycji.

Niech państwo sobie wyobrażą oddanie do użytku instalacji na kredyt rządu 10 mln zł i czekanie cztery czy pięć lat w niepewności, czy to uruchomimy. Tak że bardzo proszę panią przewodniczącą o przejrzenie korespondencji, bo wysłaliśmy to chyba parę tygodni temu, żeby takie posiedzenie zorganizować i przepytać – przepraszam, że mówię tak kolokwialnie – przedstawicieli ministerstwa, czy zamierzają coś z tym zrobić. Problem jest znany, ale niepewność przedsiębiorcy to jest chyba nawet coś gorszego niż ten topór i ucięta głowa, bo ta niepewność bardzo boli. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Oczywiście. Bardzo chętnie. Tylko najpierw chcieliśmy zrealizować zaplanowane posiedzenia podkomisji. Myślę, że na przełomie czerwca i lipca możemy pomyśleć o takim temacie.

Dobrze. Proszę.

Koordynator ds. prawnych i polityk publicznych w Amerykańskiej Izbie Handlowej w Polsce Bartosz Szyler:

Bardzo dziękuję. Bartosz Szyler. Amerykańska Izba Handlowa w Polsce.

Chciałem podbić głos dotyczący niezbędnych patentów. Dlatego że to jest rzeczywiście bardzo duży problem. To rzeczywiście jest problem, który daleko wykracza poza sferę motoryzacji. To jest także rynek telekomunikacyjny, sprzętu komputerowego i usług cyfrowych. Ale na rynku motoryzacyjnym jest to szczególnie dolegliwe. Chyba tam najlepiej widać geopolityczny walor tego problemu. Dlatego że w innych dużych jurysdykcjach – takich jak Chiny czy Stany Zjednoczone – ten problem jest w taki czy w inny sposób rozwiązany. To ciągle pozostaje największą trudnością w Unii Europejskiej. W dużej mierze dlatego, że w Unii Europejskiej mamy wydajne sądownictwo. Często również zagraniczne spółki sądzą się o SEP przed europejskimi sądami. Ze względu na to, że nie ma efektywnych regulacji, które zapewniają jakieś sensowne, rozsądne, otwarte i transparentne warunki do tego, żeby licencje na określony rodzaj patentów negocjować, europejski przemysł i europejscy konsumenci są krzywdzeni ze względu na to, że Europa ma dobre instytucje, przed którymi tych kontraktów można dochodzić. To bardzo widać na rynku motoryzacyjnym. Dlatego że było kilka postępowań – zwłaszcza przed sądami niemieckimi. Na skutek tego, że niemiecki sąd wydał postanowienie o zabezpieczeniu, kilkadziesiąt albo kilkaset samochodów musiało stać na parkingu do czasu zakończenia postępowania, dlatego że ono się przeciągało. Samo prowadzenie tego postępowania bardzo uderzało zarówno w producentów, jak i w konsumentów europejskich.

Chciałem też podkreślić to, że polska prezydencja w Radzie UE to jest bardzo duża szansa na zmiany w tym zakresie. Wiemy już, że ten problem został zauważony, bo pan minister Bodnar już wypowiadał się na ten temat, że polska prezydencja będzie działała na rzecz tego, żeby tego rozporządzenia nie wycofywać i kontynuować nad nim pracę. Gdyby rzeczywiście udało się to utrzymać przy życiu i popchnąć do przodu, byłby to naprawdę trwały wkład polskiej prezydencji w to, żeby w szczególności europejski sektor motoryzacyjny wesprzeć, nawet jeżeli będzie to w wąskim wycinku. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękuję bardzo.

Który z panów?

Analitik i doradca zarządu Polskiej Grupy Motoryzacyjnej Piotr Wyderski:

W takim razie ja. Piotr Wyderski, Polska Grupa Motoryzacyjna. Serdecznie dziękuję.

Witam państwa równie serdecznie. Może chciałbym wspomnieć o kilku tematach, które – jak myślę – mogą być dla państwa stosunkowo nowe ze względu na to, że Polska Grupa Motoryzacyjna jest na tyle unikatowa, jeżeli chodzi o nasz kraj, że zrzeszamy nie tylko producentów, ale również firmy zajmujące się tzw. R&D, czyli działaniami rozwojowymi, jeżeli chodzi o rozwój i o powstawanie produktów. W związku z tym wiedza, którą posiadamy – którą dzisiaj państwu serdecznie przekażę – na temat sytuacji gospodarki, sytuacji rynku motoryzacyjnego w Europie, jest zdecydowanie różna od tego, co pokazują raporty, jeżeli chodzi o sprzedaż za zeszły rok. Warto skupiać się przede wszystkim na pierwszym kwartale tego roku. Opowiem

państwu dzisiaj trochę o tym, jak to aktualnie wygląda w innych krajach. Biorąc pod uwagę to, że w Polsce jesteśmy przede wszystkim producentami, wiele problemów, które już występują na Zachodzie, dotrze do naszego kraju dopiero w perspektywie 12–24 miesięcy.

Aktualnie wygląda to w ten sposób, że Volvo, którego właścicielem jest chińska marka Geely, w pierwszym kwartale względem wyniku, który sobie założyło, jest minus 60%. Aktualnie w Szwecji jest największa akcja masowych zwolnień, jeżeli chodzi o Volvo i o inne połączone koncerny, w których Chińczycy inwestowali w Szwecji. Wiąże się to z tym, że jako Unia Europejska próbujemy przeciwdziałać nieuczciwej konkurencji i subsydiowaniu produkcji przez Chińczyków. Natomiast producenci chińscy mają plan „Made in China 2050”. Od wielu lat inwestują nie tylko w produkcję w Europie, ale również w działy rozwoju R&D. Powoli wykupują rynek motoryzacyjny w wielu krajach europejskich. Właśnie Volvo i Szwecja są jednym z tego przykładów. Natomiast to jest tylko jeden rynek. Jeżeli popatrzymy na rynek angielski, to przede wszystkim są tam koncerny, których właścicielami są Chińczycy, ewentualnie Hindusi. Mam na myśli firmy Jaguar Land Rover i Range Rover. To jest akurat indyjski koncern samochodowy. Natomiast Hindusi mają też trochę inne podejście, jeżeli chodzi o inwestycje i rozwój marek, więc tam akurat nie ma wielkiego zagrożenia. Natomiast inne historyczne marki angielskie, jak Lotus czy MG, już od wielu lat są w posiadaniu chińskiego kapitału.

Lotus po dużych inwestycjach aktualnie też już jest na skraju zamknięcia, bo chińscy właściciele zaczynają przesuwać cały rozwój do Szanghaju, gdzie powstają studia R&D. Z tym będzie się wiązało to, że będą przesuwać produkcję, która do tej pory była w krajach europejskich, z powrotem do Chin. Oni są już właścicielami marek. Użytkownicy przyzwyczajeni do tego, że to już nie jest marka europejska, w perspektywie roku czy dwóch lat nie będą protestować przeciwko temu, że te samochody są wytwarzane w Chinach. Natomiast najważniejszy dla nas rynek niemiecki, który od wielu lat też bazuje na produkcji chińskiej, również zmagają się z bardzo dużymi problemami, jeżeli chodzi o rozwój nowych samochodów i o otwieranie jakichkolwiek nowych projektów rozwoju samochodów. Jesteśmy w bardzo zaskakującej sytuacji. Wiele niemieckich firm, które do tej pory projektowały samochody, upada. Wiele bardzo dużych firm niemieckich, które mają po 10 tys. czy 20 tys. pracowników, rozpoczęło masowe zwolnienia, jeżeli chodzi o rozwój.

To przyjdzie do nas, jeżeli chodzi o produkcję w fabrykach. Ale przede wszystkim dojdzie do nas, jeżeli chodzi o produkcję części. Myślę, że jeżeli chodzi o naszą gospodarkę, warto spojrzeć na to, że jedną kwestią są duże fabryki, których właścicielami są firmy zagraniczne, ale przede wszystkim musimy myśleć o tych polskich firmach z polskim kapitałem, które dostarczają im części. Ewentualnie dostarczają im także know-how, jeżeli chodzi o inżynierię. W sytuacji, w której z oczywistych źródeł wiemy – bo jako grupa współpracujemy z wieloma firmami, z Volkswagensem czy Stellantisem – że niemieckie firmy R&D zakładają w Polsce spółki, w związku z tym, że właścicielami tych spółek są koncerny niemieckie, wygrywają i będą wygrywać przetargi z polskimi firmami R&D. Tutaj mamy stosunkowo duży problem. W Polsce jest obawa przed chińskim kapitałem. Natomiast popatrzymy, jak funkcjonują i działają wszystkie kraje zachodnie. Może tam nie ma obawy, a może jest obawa, natomiast fakty są takie, że tam są inwestycje nie tylko, jeżeli chodzi o fabryki – są inwestycje, jeżeli chodzi o produkcję i rozwój. Nasza jedyna szansa na to, żeby mieć w Polsce jakiś rozwój, powoli umiera. To jest spółka Izera, która teraz przekształca się w hub – trudno to nazwać, może w hub R&D. Z potencjalnego producenta samochodów stanie się kolejną dużą firmą – potencjalnie, mam nadzieję – która będzie dostarczać rozwiązania inżynieryjne. Jeżeli chcielibyśmy wesprzeć polskie firmy inżynieryjne, to przede wszystkim trzeba pomóc tej spółce w rozwoju.

Problemem, jeżeli chodzi o rozwój polskich spółek, jest coś, co nazywa się kaskadowym systemem finansowania. To znaczy, że żeby polska firma państwowa albo z udziałem finansowania Skarbu Państwa otrzymała dotację czy fundusze na rozwój, musi zrealizować pewne kamienie milowe. To jest jasne. Wiemy, z jakiego powodu tak się dzieje. Natomiast niestety w biznesie nie da się tak tworzyć i budować firm.

Kontynuując, przechodzimy do momentu, w którym na zachodzie mamy pogarszającą się sytuację rynkową. To znaczy, że produkcja na zachodzie będzie spadać w perspektywie następnych 24 miesięcy. Wtedy dojdzie to do Polski, więc jest to duży problem, z którym dopiero się zmierzmy. Firmy, które tworzą projekty czy zajmują się R&D, już są w drugiej części kryzysu, bo Niemcy weszli w kryzys pod koniec zeszłego roku, jeżeli chodzi o R&D. Natomiast to, co się tam dzieje aktualnie... W ogóle pierwszy raz w całej mojej karierze widzę to, co przeżywają firmy niemieckie, co przeżywają niemieccy pracownicy i jakie są tam zwolnienia. Myślę,

że dla państwa najlepszym przykładem skali tego problemu jest to, że do tej pory to polskie firmy pytały o pracę w niemieckich firmach R&D, a obecnie jest odwrotnie. Ze względu na to, że niemieckie firmy funkcjonowały przede wszystkim na rynku niemieckim, a polskie firmy starają się funkcjonować na wszystkich rynkach, są do tego przyzwyczajone.

Teraz chciałbym powiedzieć, co możemy zrobić dla naszych firm, żeby stały się innowacyjne, i jak rozwiązać ten problem, bo rozwiązanie tego problemu jest. I ono, szczerze mówiąc, nie jest zbyt skomplikowane. Wiemy, że mamy wysokie ceny energii. Wiemy, że koszt pracownika jest coraz wyższy. Co robią rozwinięte kraje zachodnie? Automatyzacja. Robotyzacja. Wprowadzanie tzw. uczenia maszynowego, żeby usprawnić produkcję. To nie są trudne rzeczy. Do tego musimy zachęcać polskie średnie przedsiębiorstwa z polskim kapitałem, żeby utrzymały się na rynku. Uważam, że to nie są wyzwania, które byłyby dla nas jakąś wielką przeszkodą, na których moglibyśmy się potknąć.

Myślę, że jest ważne, żeby państwo o tym wiedzieli, że tu nie chodzi tylko i wyłącznie o infrastrukturę. Nie chodzi tylko o dotowanie zakupu samochodów elektrycznych. W Polsce jest produkcja samochodów elektrycznych, ale procentowo nie jest tego wiele, więc dotujemy to, na czym stoi nasza gospodarka. Jeżeli chodzi o motoryzację, produkujemy przede wszystkim samochody spalinowe. Nasi producenci – polskie firmy – produkują przede wszystkim części. Żeby byli konkurencyjni, muszą się rozwijać. Myślę, że żeby się rozwijali, przyda im się trochę pomocy ze strony państwa, a nawet ewentualnie kampanie edukacyjne. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękuję bardzo.

Mamy jeszcze ostatnie zgłoszenie. Potem oddam głos stronie rządowej. Tak?

Członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Przemysłu Motoryzacyjnego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Włodzimierz Broda:

Witam wszystkich serdecznie. Włodzimierz Broda. Jestem przedstawicielem Krajowej Sekcji Przemysłu Motoryzacyjnego NSZZ „Solidarność”.

Na początku chciałby się podpiąć pod dyskusję o energii, bo faktycznie to jest duży problem. O tym powinno się mówić w Europie. Z doświadczenia wiemy, że jeszcze do niedawna koncern Volkswagen planował uruchomienie sześciu bardzo dużych fabryk baterii. Jedna z nich miała być w Polsce. To miał być Głogów. Były na to jakieś szanse. Natomiast ceny energii spowodowały, że mówi się otwarcie, że cały czas opłaca się sprowadzać te baterie z Chin. Jeżeli te ceny się nie zmieniają i nie będą bardziej konkurencyjne, to będzie to duże zagrożenie. Będziemy musieli cały czas kupować te komponenty z Chin.

Następny temat. Jestem tutaj przedstawicielem pracowników, więc powiem o tym, że mówiono tutaj o drożejącej pracy w Polsce. Tu nie byłbym jeszcze takim pesymistą, kiedy porównamy to do pracy w Niemczech czy w innych obszarach. Pracuję w firmie Volkswagen. Wiem, że nadrabiamy to produktywnością. To, w jaki sposób pracujemy, powoduje, że jesteśmy naprawdę bardzo efektywni. Dlatego chcę o tym powiedzieć, że jest to duże zagrożenie dla pracowników, którzy w Polsce – tak naprawdę to nie jest bez znaczenia dla naszej gospodarki – zarabiali w tych zakładach całkiem dobrze. Mieli całkiem dobre pensje. Było tutaj trochę pesymizmu i trochę optymizmu. Rozumiem, że było troszkę optymistycznie, bo mamy liderów, jeśli chodzi o pojazdy ciężarowe. Znam to z innej strony. Z moich informacji wynika, że chwalimy się chociażby firmą Volkswagen Poznań. Tam całkiem dobrze to szło, tylko skończyła się produkcja modelu T-9. Zostaje Caddy, który już nie jest najnowszy. Nie ma jakiejś innej oferty, jeśli chodzi o produkcję. Wprawdzie było o tym głośno i padły pewne deklaracje, że będziemy produkować w Poznaniu Golfa. To pewnie wszystkich by cieszyło, bo mielibyśmy więcej samochodów osobowych. Niestety Golf idzie do Meksyku, ponieważ tam nie trzeba inwestować w przebudowę linii, a przynajmniej takie są oficjalne informacje.

Kiedy popatrzymy na to, co się dzieje w naszym kraju, mam wrażenie, że czasem się o tym nie mówi, ile zakładów – także większych – zniknęło z mapy na przestrzeni kilku ostatnich lat. Praktycznie przestaliśmy produkować w Słupsku. Volvo Wrocław – pan o tym mówił – to są pewne powiązania. Natomiast mam pewną obawę, że to nie tylko koszty pracy, ale cały rynek, który się zmienia i zmniejsza się. To powoduje, że w innych krajach europejskich, czyli tam, skąd przyszły te zakłady, też broni się miejsc pracy. Bardzo dużo mówi się o sytuacji, która była w Niemczech. Były strajki. Ostatecznie w zeszłym roku dogadano się w Volkswagencie. Są problemy z produktywnością, z kosztami, itd., ale jest duże lobby, żeby tych miejsc pracy bronić.

Na co dzień pracuję w Volkswagen Motor Polska w Polkowicach. To są komponenty. Robimy silniki Diesla. Zdaję sobie sprawę z tego, że w tym roku robimy ich dużo mniej, a moglibyśmy robić więcej, bo klient pewnie chętnie by je kupił. Tylko przedsiębiorstwo nie może sobie na to pozwolić, bo później musi płacić karę za emisję.

W dniu dzisiejszym nie ma koncepcji dla tego zakładu, który pracował. Cieszyliśmy się wcześniej. Otrzymywaliśmy też dotacje rządowe. Wtedy miejsca pracy były zagwarantowane, więc mogliśmy pracować stabilnie. Dzisiaj na tym rynku widzi się coraz większy nacisk. Mówię tu o pracownikach. Jest coraz większy nacisk na koszty. Słyszysz się, że nawet zmienia się tabela płac w niektórych zakładach – nie będę podawał, w których, bo to świeża informacja i niesprawdzona – że zmienia się umowy. Koledzy mówią, że nawet tam, gdzie produkuje się samochody, nie sprzedaje się ich tak dobrze, a trzeba pilnować emisyjności. W tym jest też trochę polityki. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że to było cenne, akurat z drugiej perspektywy. Myślę, że wszystkim zależy na tym, żeby wszystkie zmiany zachodziły na plus dla pracowników. Tak? Każda branża w Polsce i przedsiębiorcy są najbardziej istotni, bo są pracodawcami i naprawdę wpływają na bardzo duży obszar życia. Nie tylko gospodarczego, ale również wielu, wielu osób.

Najpierw oddam głos pani dyrektor, bo pani dyrektor się zgłaszała. Chcę tylko powiedzieć, że jeżeli nie zdążymy czegoś przedyskutować albo strona rządowa się do czegoś nie odniesie, to przeze mnie albo przez odpowiednie ministerstwa będziemy odpowiadać i odnosić się do tych tematów. Pani dyrektor Renata Rychter. Zapraszam.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Pani przewodnicząca, bardzo serdecznie dziękuję za głos.

Zanim odpowiem na pytania, a w zasadzie na prośbę o oczekiwany komentarz dotyczący aktualnych prac legislacyjnych i tego, co się dzieje w ministerstwie, w Departamencie Transportu Drogowego, w kontekście przyszłości branży motoryzacyjnej, pozwolę sobie na taką dygresję. Wszystkie kwestie dotyczące problemów branży motoryzacyjnej powinny być... I to dobrze, że dzisiejsza dyskusja zahacza nie tylko stricte o tematykę branży transportowej. Dlatego że branża motoryzacyjna jest w Polsce bardzo mocno uzależniona od branży transportu drogowego. Od branży transportu ciężkiego. Na kanwie regresu, problemów gospodarczych i problemów finansowych tej drugiej branży zauważamy, że istnieje bardzo silny efekt domina. To znaczy, że jeżeli nie będziemy mieć mocnej branży transportowej, branża motoryzacyjna od razu odczuje problemy. Chociażby związane z tym, że na stockach pozostają ciężarówki, które nie zostały odebrane nawet pomimo zamówień. To po prostu powoduje ogromne koszty.

Wśród problemów, które zauważamy... Jest taka deklaracja z naszej strony. Zresztą ten non paper włosko-czeski, który Polska ostatnio poparła, jest dowodem tego, że nie tylko w okresie prezydentury, ale także po jej zakończeniu – jak i przed – Polska będzie wspierać branżę motoryzacyjną. Będzie także wspierać branżę transportu drogowego, jeśli chodzi o racjonalne podejście do transformacji, do dekarbonizacji. Tutaj szczególnie zauważamy... Bardzo zależy nam na rozwoju stacji ładowania, ale nie tylko stacji ładowania w sieci TEN-T i związanej z drogami publicznymi, tylko stacji ładowania w bazach eksploatacyjnych, które chociaż w części mogłyby zniwelować problemy związane z wydłużonym czasem ładowania, a co za tym idzie – z wydłużonymi kosztami operacji transportowych. Jeśli chodzi o kwestie związane z postępem technologicznym i pracami badawczymi czy testowymi na drogach publicznych, które są niezbędne, żeby wprowadzać nowe technologie, żeby wypróbować w praktyce zastosowane mechanizmy automatyzacji pojazdów samochodowych – jak wspominał pan prezes – 15 maja, czyli w przyszłym tygodniu, mamy konferencję uzgodnieniową. Proszę sobie wyobrazić, że wpłynęło 357 uwag do projektu tej ustawy.

Ustawa w pierwotnym brzmieniu miała tylko 10 stron, ale budziła wiele kontrowersji i wielkie zainteresowanie. Na szczęście te uwagi pokrywały się. To znaczy, że nie były to uwagi o zupełnie różnorodnej treści merytorycznej. Były to nawet wręcz tożsame uwagi z różnych organizacji, dotyczące tych samych problemów. Oczywiście tutaj nie będę rozmawiać o sposobie ich rozpatrzenia. Powiem tylko, że tylko 68 z 357 uwag nie zostało uwzględnionych. Reszta to są uwagi uwzględnione, ok. 60 uwag to uwagi do wyjaśnienia, bo ich charakter był taki, że dotyczyły jakichś zapytań, więc po prostu nie można ich rozstrzygnąć poprzez ich

uwzględnienie bądź nieuwzględnienie. Chciałabym też dodać, że w projekcie nr UD17 pojawiają się także rozwiązania dotyczące profesjonalnej rejestracji. Pierwotnie chcieliśmy to zrobić w innym projekcie, w projekcie dotyczącym dopuszczenia do ruchu pojazdów z krajów trzecich, na takiej alternatywnej ścieżce, szczególnie dla tych pojazdów, które nie spełniają unijnych wymagań homologacyjnych, ale zrobimy to w projekcie nr UD17, tak żeby ostatecznie rozstrzygnąć te kwestie i wątpliwości, tak żeby po prostu profesjonalną rejestrację pojazdów można było także zastosować do podmiotów prowadzących obrót pojazdami już używanymi, już zarejestrowanymi.

Szanowni państwo, cały czas pracujemy nad przepisami, które są oczekiwane. O tym wspominał pan prezes Małyszko, a także pan dyrektor Wekiera. Chodzi o przepisy doprecyzowujące kwestie związane z rejestracją pojazdów i o kwestie związane z nie dla wszystkich sprawiedliwymi sankcjami związanymi z niedopełnieniem obowiązku zgłoszenia i rejestracji pojazdu. To znajdzie się w projekcie, który niedawno został wpisany do wykazu. Mam nadzieję, że przynajmniej na jakiś dłuższy czas ostatecznie odetchniemy z ulgą. Branża odetchnie z ulgą. Pójdziemy także w kierunku elektroniczacji tego procesu. Po prostu będzie szybciej, łatwiej i bardziej przyjaźnie. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze któryś z panów dyrektorów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MRiT Krzysztof Zaręba:

Bardzo dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym tylko jeszcze dopowiedzieć kilka rzeczy. Minister właściwy do spraw gospodarki, czyli minister rozwoju i technologii, jest dzisiaj gospodarzem zespołu trójstronnego do spraw przemysłu motoryzacyjnego. To jest zespół trójstronny, w którym bierze udział zarówno administracja, jak i strona społeczna, czyli związki zawodowe i pracodawcy. Siedzący tu pan prezes Bęben jest członkiem tego zespołu. Na posiedzeniach zespołu dyskutujemy o wszystkich kluczowych kwestiach związanych z funkcjonowaniem branży motoryzacyjnej. Chyba już na ostatnich dwóch posiedzeniach zespołu proponowaliśmy, żeby branża motoryzacyjna zastanowiła się nad przygotowaniem kontraktu branżowego. Taki kontrakt wynika z zapisów „Strategii produktywności 2030” przyjętej przez polski rząd. Kontrakt branżowy jest pisany na wzór brytyjskiego sectoral deal. Czyli jest to porozumienie pomiędzy reprezentatywną grupą organizacji, które zrzeszają przedsiębiorców czy producentów, a administracją. Jest to trochę dżentelmeńskie porozumienie. Z jednej strony mówimy o tym, że administracja zobowiązuje się do przyjęcia pewnych rozwiązań i interwencji po swojej stronie, żeby poprawić sytuację branży, a z drugiej strony branża zobowiązuje się do pewnych działań po swojej stronie, żeby wzmacniać gospodarkę. Takie porozumienie po stronie organizacji zostało nawet zawiązane. Wpłynął wniosek organizacji o to, żeby rozpocząć prace. Natomiast ten wniosek wpłynął chyba rok temu i nadal nie ma żadnych działań po ich stronie, więc po raz kolejny zachęcałbym stronę pracodawców, czyli de facto sektorowe organizacje branżowe, żeby zastanowiły się nad tym, czy to jednak nie jest pewne rozwiązanie. Jak słusznie powiedział przedstawiciel Polskiej Grupy Motoryzacyjnej, kwestie innowacyjności, kapitału ludzkiego, automatyzacji i robotyzacji, przemysłu 4.0 są istotne. Teraz jest tylko kwestia tego, żeby uszyć na miarę pewne instrumenty, pewne działania, które będą w stanie akurat tej branży pomóc. Chodzi o takie działania, których nie można objąć podejściem horyzontalnym, bo każda branża ma swoją specyfikę, określone parametry działania i pewne szczególne obszary wrażliwe. To byłby dokument albo instrument, rozwiązanie czy mechanizm szyty na miarę, skierowany właśnie do tej branży. Ponawiam pytanie i ponawiam prośbę o to, żeby usiąść z nami do stołu i porozmawiać na temat takiego rozwiązania. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Super. Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę. Zatem...

Prezes zarządu SDiPCM Tomasz Bęben:

Jeśli mogę.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu SDiPCM Tomasz Bęben:

Jedna rzecz, na którą chciałbym zwrócić państwa uwagę. W ferworze tego, że Michał zabrał mi większość wypowiedzi jako pierwszy, to mi umknęło. Potem myślałem o tym, co powiedzieć. Zawsze drugiemu czy ostatniemu jest trudniej, zwłaszcza po przedstawicielu PZPM. Szanowni państwo, nie powiedziałem jeszcze o jednej kwestii, która jest dosyć ważna, bo wspólnie z Polską Grupą Motoryzacyjną dzielimy kilka firm. W mojej organizacji jest ok. 20 firm, które zajmują się profesjonalną regeneracją części motoryzacyjnych. W Europie i w Polsce dużo mówimy o zamykaniu tzw. obiegu zamkniętego w gospodarce. Wiemy doskonale, że części regenerowane, czyli te, które były wcześniej używane i są doprowadzane przez profesjonalne firmy do stanu nowości i uzyskują gwarancję od tych profesjonalnych regeneratorów, zostawiają znacznie mniejszy ślad węglowy, bo jednak nie produkujemy ich od początku. Ten proces jest bardzo przyjazny, jeśli chodzi o klimat.

W Polsce cały czas traktujemy to jako odpady i ta branża mocno cierpi. Zwracałbym państwu na to uwagę, bo mówi się o innowacyjności itd. Mają państwo konkurencyjność. Tak że prosiłbym państwa, żeby się państwo również nad tym pochylili, bo tutaj sprawa jest niestety na styku kilku ministerstw. To są Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Klimatu i Środowiska i pewnie Ministerstwo Finansów. Więc apelowałbym do państwa, żeby się państwo również temu przyjrzeni, ponieważ jeszcze półtora roku czy dwa lata będziemy czekali na przepisy europejskie. W tym czasie legalnie działające firmy mają kontrole i postępowania. Wchodzą do nich służby z długą bronią jak do jakichś kryminalistów. To są czasem firmy, które zatrudniają po 1500 osób. Często po kilkaset osób. Ale są też dużo mniejsze, kilkudziesięcioosobowe firmy, które jednak wymagają pomocy i wsparcia. Żebyśmy także w tym zakresie wypracowali jakieś wytyczne, które pozwalałyby celnikom i urzędnikom oceniać, co jest odpadem, a co nie jest. Czasami używana część potrafi kosztować kilkaset euro – na przykład sprzęgło do ciężarówki. Zakładam, że to nie jest coś, co ktokolwiek z państwa chciałby wyrzucić do kosza.

Tak że również z tej perspektywy warto się nad tym pochylić. Być może na jakimś innym posiedzeniu będziemy mogli poruszyć tę kwestię. Wydaje się, że jest ona w obszarze zainteresowań i wpisuje się doskonale w politykę klimatyczną Unii Europejskiej, a także w ten obieg zamknięty, który mamy zamykać, a w zasadzie – mam taki koronny przykład z motoryzacji – cały czas rzucamy tym przedsiębiorcom kłody pod nogi, a wydaje się, że nie powinniśmy, skoro tak dużo w Polsce mówimy o tym, żeby jednak tym przedsiębiorcom pomagać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękuję bardzo za ten głos. Jestem też członkiem Komisji do Spraw Deregulacji, więc myślę, że na pewno to się sprzeda. Myślę, że kiedy zbierzemy to w jakiś program albo w jakąś propozycję, wrócimy do tego tematu na posiedzeniu podkomisji. Myślę, że tak za pół roku. Staramy się wrócić do tych rzeczy, do których możemy, jeżeli sprawy posuwają się naprzód i mamy jakąś konkretną propozycję. Czy to będzie jakiś zarys programu, czy zarys ułatwień, warto się spotkać i jeszcze zanim to wprowadzimy – przedyskutować, czy to jest to, o co państwu chodziło. Nieraz powstawało prawo, a potem branża się dziwiła, bo nie o to chodziło. Uznała, że to i tak w praktyce nie będzie działać. Takie rzeczy też się zdarzają.

Bardzo dziękuję. Na pewno będziemy kontynuować. Zapraszam też do kontaktów czy do przesłania pewnych propozycji. Będziemy je przysyłać dalej albo nad nimi pracować.

Zamykam dyskusję i posiedzenie podkomisji stałej do spraw innowacyjności i konkurencyjności gospodarki. Dziękuję raz jeszcze.