

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 244)

z dnia 10 czerwca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 244)

10 czerwca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat finansowania i realizacji Hubu Produkcyjno-Rozwojowego EMP SA w kontekście przygotowania do produkcji samochodów elektrycznych i rozwoju technologii wspierającej elektromobilność.

W posiedzeniu udział wzięli: **Eliza Zeidler** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Dariusz Kucel** dyrektor Departamentu Elektromobilności, Paliw i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Energii, **Bartosz Arabik** zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Efektywności Energetycznej i **Marcin Janiak** zastępca dyrektora Departamentu Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Piotr Wróbel** zastępca dyrektora Departamentu Prawnego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Maciej Mazur** prezydent E-Mobility Europe oraz **Cyprian Gronkiewicz** prezes zarządu ElectroMobility Poland SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak, Kamila Seligowska, Jakub Sindrewicz i Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności panią minister Elizę Zeidler, sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych. Witam bardzo serdecznie panią minister wraz z zespołem. Jest z nami pani Monika Gawlik, dyrektor Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Są z nami pan Bartosz Arabik, zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Efektywności Energetycznej w MKIŚ, oraz pan Marcin Janiak, zastępca dyrektora Departamentu Funduszy Europejskich w tymże ministerstwie. Również bardzo serdecznie witam przedstawicieli Ministerstwa Energii. Jest z nami pan Dariusz Kucel, dyrektor Departamentu Elektromobilności, Paliw i Gospodarki Wodorowej. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Są z nami pan Piotr Wróbel, zastępca dyrektora Departamentu Prawnego, oraz pani Żanna Białek, kierownik Wydziału Innowacji. Panią kierownik mam dwa razy zapisaną, tak że witam panią podwójnie... Niezwykle serdecznie witam przedstawicieli ElectroMobility Poland SA. Jest z nami pan Cyprian Gronkiewicz, prezes zarządu. Witam bardzo serdecznie, panie prezesie. Jest z nami również dyrektor do spraw komunikacji i relacji zewnętrznych w spółce, pan Paweł Tomaszek. Witam również bardzo serdecznie. Witam również pana Macieja Mazura, prezydenta E-Mobility Europe. Panie prezydencie, witam bardzo serdecznie. Jak widać, mamy prezydentów tych dobrych i tych jeszcze lepszych...

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat finansowania i realizacji Hubu Produkcyjno-Rozwojowego EMP SA w kontekście przygotowania do produkcji samochodów elektrycznych i rozwoju technologii wspierającej elektromobilność. Przedstawi ją minister aktywów państwowych, minister klimatu i środowiska, prezes Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz prezes ElectroMobility Poland SA. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy...

Jest uwaga do porządku dziennego? Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł **Andrzej Adamczyk (PiS)**:

Panie przewodniczący, wnoszę o sprawdzenie kworum.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, jeżeli będzie sytuacja, która będzie wymagała kworum, to oczywiście zgodnie z procedurą i regulaminem Sejmu takie kworum zostanie sprawdzone. Na dzisiaj, na ten moment, takiej...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Posiedzenie Komisji wymaga sprawdzenia kworum.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zachęcam pana przewodniczącego do sięgnięcia po opinie Biura Analiz Sejmowych w tej sprawie. One są jednoznaczne. Kworum jest wymagane, co za tym idzie, wymaga również sprawdzenia w sytuacji, w których podejmowane są decyzje, które zgodnie z regulaminem wymagają kworum. Tu nie ma takiej decyzji, nie ma takiej sytuacji. W związku z tym, jeżeli nie ma uwag do porządku dziennego...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Jest!

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest jakaś uwaga? Bardzo proszę.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Tak. Szanowny panie przewodniczący, chcielibyśmy wprowadzić dodatkowy punkt z panem ministrem, z panami posłami dotyczący obecnej sytuacji. Prosimy o przegłosowanie w ramach porządku obrad.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję za ten wniosek. Zostanie on przeze mnie rozpatrzony. Natomiast obecnie przechodzimy do rozpatrzenia porządku dziennego.

Bardzo serdecznie jeszcze raz witam przedstawicieli rządu, przedstawicieli spółki. Szanowni państwo, kilka dni temu nastąpiła bardzo ważna...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Ale my się nie zgodziliśmy z...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...uroczystość, którą, jak myślę, obserwowaliśmy wszyscy jako zainteresowani elektromobilnością, i tym, żeby wykorzystać również szanse rysujące się przed polską gospodarką. Otóż w wyniku konkursu ElectroMobility Poland pozyskało dofinansowanie ze strony Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Jest to wejście kapitałowe do spółki – ponad 4 mld zł. I to pozwala na uruchomienie prac związanych z przygotowaniem do produkcji samochodów elektrycznych w Polsce. I to jest okazja do tego, abyśmy jako Komisja, w przedmiocie której jest również kwestia elektromobilności, mobilności, transportu, wysłuchali stosownej informacji ze strony zarówno ministerstwa, jak i spółki. Jest to też, szanowni państwo, okazja do tego, żeby zobaczyć i przekonać się na własne oczy i uszy, że nasze państwo przeszło od etapu różnego rodzaju prezentacji w PowerPoincie, pustych zapisów, do realizacji konkretnych, rzeczowych interesów naszego państwa.

Bardzo serdecznie proszę panią minister Elżę Zeidler o przedstawienie tej informacji. Oczywiście, pani minister, rozumiem, że głos również zabiorą przedstawiciele spółki. Proszę sygnalizować. Także przedstawiciele innych ministerstw... A później przeprowadzimy debatę w tej sprawie. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Eliza Zeidler:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję bardzo. Dziękujemy bardzo za zaproszenie i wolę poruszenia także ważnej tematyki elektromobilności. Nieco mnie pan przewodniczący wyręczył tym tytułem i kilkoma zdaniem wprowadzenia do momentu, w którym aktualnie się znajdujemy – ponieważ faktycznie projekt elektromobilności, a projekt powszechnie nazywany projektem Izera, był czymś zupełnie iluzorycznym, nieistniejącym. Jedynym obrazem tego dokładnie była jakaś prezentacja i mamienie, że uda się coś zrobić. Ten projekt, kiedy go przejmowaliśmy – bo nie mieliśmy innego wyjścia – pochłoniął już bardzo dużo publicznych pieniędzy. Zastanawialiśmy się, co z tym można zrobić. A wiedzieliśmy, że elektromobilność

to wyzwanie, ale to też wygoda i konieczność, którymi trzeba dobrze zarządzać, ażeby nasza gospodarka rozwijała się w sposób odpowiedni, z odpowiednim tempem, nie uciekając za bardzo od zachodniego świata.

Dlatego przyjęliśmy to jako nowe wyzwanie, podeszliśmy do tego w zupełnie nowy sposób i faktycznie w tym momencie jesteśmy w bardzo istotnym punkcie. Została zawarta umowa inwestycyjna. Spółka w wyniku przeprowadzonego konkursu przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska uzyskała pożyczkę w ramach programu KPO, ale też został dokonany kolejny krok, ponieważ został dokonany wybór i zostało podpisane porozumienie z partnerem technologicznym. Jest to bardzo obiecująca współpraca. Oczywiście wymaga ona jeszcze doszczegółowienia i zawarcia umowy inwestycyjnej, którą spółka planuje zawrzeć jesienią, jeżeli wszystkie kwestie zostaną ostatecznie doprecyzowane, uzgodnione – i ten projekt wejdzie w kolejną fazę.

Partner technologiczny – chyba nikomu nie trzeba przedstawiać – jest poważnym partnerem prezentującym podejście do tego projektu, które jest dla nas odpowiednie, a więc podejście partnerskie z odpowiednim transferem technologii, ale też z odpowiednim zaangażowaniem europejskich podmiotów, ale w szczególności polskich – co również wpisuje się w realizowany aktualnie przez nas priorytet Ministerstwa Aktywów Państwowych i rządu pana premiera Donalda Tuska, czyli local content. To dla nas też jest ważne, ażeby te kompetencje znaleźć, zbudować i rozwijać w Polsce, i mieć w tym zakresie jak największą niezależność. Hub, o którym dzisiaj chcemy porozmawiać i więcej szczegółów przedstawić, czyli hub produkcyjno-rozwojowy w obszarze elektromobilności, to jeden z elementów tego dużego projektu realizowanego przez spółkę Skarbu Państwa, spółkę ElectroMobility Poland SA.

Jeżeli pan przewodniczący i państwo pozwolą, prezes zarządu spółki, pan Cyprian Gronkiewicz, przedstawiłby szczegóły dotyczące tego projektu, a potem pozostaniemy do dyspozycji, jeżeli pojawiają się jakieś pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani minister, bardzo serdecznie dziękuję i bardzo proszę, panie prezesie, o przedstawienie informacji i prezentacji.

Prezes zarządu ElectroMobility Poland SA Cyprian Gronkiewicz:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, dziękujemy za zaproszenie i możliwość przedstawienia projektu ElectroMobility Poland. Chcemy z państwem omówić ten projekt jako nowy pomysł i co to jest hub elektromobilności. To jest nie tylko marka samochodu, ale również przemysł, nowe technologie. EMP wchodzi w ten projekt z mniejszym ryzykiem, z większą skalą, z większą wartością dla gospodarki. Będzie to kluczowe połączenie kilku elementów, czyli produkcji, R&D oraz budowy lokalnego łańcucha dostaw. Polska będzie tworzyć przemysł nowej mobilności, a nie tylko sam samochód.

Jeżeli chodzi o agendę, krótko przedstawię państwu koncepcję tego projektu, dlaczego rynek się zmienia, partnera strategicznego, pozycję w Europie oraz efekt regionalny i krajowy tego projektu, oraz podsumuję kluczowe elementy, które w takiej pigułce przedstawiam – o czym jest ten projekt.

Nowa koncepcja EMP zamienia projekt wysokiego ryzyka, czyli budowę samej marki na licencji, w platformę rozwoju przemysłowego w przemysł nowej mobilności. Partnerstwo z firmą Foxconn i finansowanie pozyskane z NFOŚ-u tworzą fundamenty dla realizacji tego projektu. Projekt nie opiera się tylko na sprzedaży jednego modelu, ale na budowie całego ekosystemu, o którym za chwilę opowiem. Największa zmiana – EMP ma być katalizatorem kompetencji technologii, ma rozwijać dostawców w Polsce.

Automotive obecnie przechodzi największą zmianę od dekad i właśnie w takich momentach można zmienić układ sił na rynku. Samochód przestaje być głównie urządzeniem do przemieszczania, a jest platformą technologiczną. O wartości decyduje już software, elektronika, dane, AI, integracja z energetyką. To wprowadza do automotive'u samochód elektryczny. Polska ma silną bazę produkcyjną, ale możemy awansować w tym łańcuchu wartości nie tylko do roli dostawcy komponentów, ale do roli współtworzenia technologii. I EMP właśnie będzie wprowadzało tę zmianę – czyli nie tylko produkować, ale uczyć się od partnera technologicznego, rozwijać własne kompetencje, lokalizować produkcję, lokalizować R&D w Polsce.

Dawniej czy poprzednio takim sercem samochodu był silnik elektryczny, teraz jest bateria, connectivity, software, platforma. W 2030 roku już połowa samochodów sprzedawanych w Europie to będą samochody elektryczne, więc widzimy dużą adopcję tych samochodów

na rynku europejskim oraz również na rynku polskim – gdzie rok do roku mamy ponad 150% przyrost sprzedaży tych samochodów. Nowa koncepcja to nie jest licencjonowanie marki, ale budowa całego hubu przemysłowego. Budujemy zakład produkcyjny pełnoskalowy. To nie jest montownia. To jest spawalnia, lakiernia, montaż, montaż baterii, silnika elektrycznego, czyli serca samochodu elektrycznego. Lokalizujemy już od pierwszego dnia produkcji do 70% komponentów na rynku europejskim, minimum 50% na rynku polskim. Budujemy R&D, czyli centrum technologiczne, mamy zapewniony transfer technologiczny od partnera, uczymy się projektowania samochodów – poszczególnych obszarów – od architektury elektronicznej, elektrycznej, przez baterie, przez systemy software'owe, budowę nadwozia, podwozia, platformy i te kompetencje będziemy wraz z rozwojem hubu produkcyjnego i R&D pozyskiwać.

Partnerem strategicznym dla tego projektu jest firma Foxconn. W kilku słowach o firmie Foxconn – jest to największy dostawca elektroniki globalnie na świecie, który ma 46% rynku. Jego przychody to jest 260 mld dolarów, zajmuje 28. miejsce w rankingu Fortune Global 500. Jest to działalność skupiona nie tylko na elektronice, ale również na nowoczesnych technologiach, czyli na serwerach AI. Współpracuje z największymi firmami technologicznymi na świecie, jak Apple, Google, OpenAI, NVIDIA. Pokazuje, że jest firmą elastyczną, budującą kolejne kompetencje – przykładem jest właśnie AI, gdzie kilkanaście lat temu firma rozpoczęła budowę serwerów, kart graficznych i dzisiaj ma ponad 40% rynku...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Panie przewodniczący Adamczyk, bardzo bym prosił, żeby nie przekrzykiwać pana prezesa – bo bardzo źle się wysłuchuje tej informacji, przy tym, jak pan próbuje przekrzyczeć. Tak że bardzo bym prosił uszanować naszych gości. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu ElectroMobility Poland SA Cyprian Gronkiewicz:

Firma Foxconn również przez firmę Foxtron, czyli firmę siostrzaną, rozwija obecnie gałąź przemysłu związaną z elektromobilnością. Już ma opracowaną platformę, samochody... Nasze joint venture, które chcemy tworzyć, będzie opierało się już na kolejnej generacji tych platform. Mamy zapewniony transfer know-how, czyli całe IP wytworzone zostanie w JV. To JV będzie miało większość po stronie polskiej, jeżeli chodzi o udział. Jest to bardzo ważne, że ośrodek decyzyjny zostanie w Polsce. Czyli mamy transfer know-how, budujemy platformę, budujemy swoje kompetencje technologiczne w zakresie rozwijania na bazie platformy kolejnych modeli samochodów elektrycznych. I całe IP wytworzone przez to JV zostaje w Polsce. Mamy licencję na podwozie tego samochodu z wyłącznością na całą Europę, więc jest to dla nas bardzo dobra wiadomość – ponieważ będziemy mogli sprzedawać na wyłączność te samochody nie tylko w Polsce, ale również w Europie.

Projekt Foxconn staje się filarem nowej industrializacji Europy Środkowej. Jest to, można powiedzieć, pierwsza fabryka Foxconna w Europie, w którą jako inwestor prywatny inwestuje środki finansowe. Jest to zaplecze do ekspansji na Europę, jeżeli chodzi właśnie o samochody elektryczne. Dzięki tej współpracy budujemy zaplecze produkcyjne, pełnoskalowy zakład, budujemy kompetencje, budujemy R&D, łańcuch dostaw, rozwijamy polskich dostawców, wzmacniamy kompetencje w zakresie IT, cyber security, software'u, connectivity, V2X. I takim celem strategicznym jest przekształcenie właśnie tej starej technologii, czyli silników spalinowych, w tę nową technologię samochodów elektrycznych.

Cel to jest wyprodukowanie pierwszego samochodu, czyli SOP, start produkcji, na koniec roku 2029. Rozpoczęcie budowy zakładu nastąpi początkiem 2027 roku. Spółka posiada już wszystkie pozwolenia, jeżeli chodzi o pozwolenia środowiskowe, budowlane, umożliwiające rozpoczęcie inwestycji oraz ma wybranego generalnego wykonawcę, wynegocjowane umowy. Obecnie jesteśmy w trakcie negocjacji i finalizacji umów JV z partnerem strategicznym, które chcemy podpisać jesienią. Rozpoczynamy proces związany z notyfikacją w Komisji Europejskiej, ponieważ tego typu JV musi posiadać również odpowiednie zgody. Celem jest wyprodukowanie pierwszego samochodu elektrycznego w czwartym kwartale 2029 roku.

To tyle, jeżeli chodzi o informacje ze strony spółki. Bardzo dziękuję. Jeżeli są pytania, chętnie odpowiem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Czy na tym etapie przedstawiciele pozostałych ministerstw? Czy raczej, jeżeli pojawiają się pytania, to... Jeżeli pojawiają się pytania, dobrze. Dziękuję bardzo.

W takim razie otwieram dyskusję. Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów zgłasza się do zabrania głosu?

Bardzo proszę, pan przewodniczący Marek Sowa. Panie pośle?

Poseł Marek Sowa (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że te wnioski posłów PiS-u o kworum, o wprowadzenie innych punktów do porządku obrad, były z ich punktu widzenia po prostu uzasadnione – bo przecież pamiętamy te slajdy premiera Morawieckiego, który zapowiadał milion samochodów elektrycznych w roku 2025. Jeździło 130 tysięcy, z tego 60 było kupionych w latach 2024–2025. Ale co ważniejsze, 35 tysięcy z tych samochodów miało być wyprodukowanych w fabryce Izera w Jaworznie. Niektórzy mówili, że tam... No i to pokazuje po prostu, ile są warte, czy ile były warte, te plany, o których tak szumnie mówiliście, a ich po prostu w rzeczywistości nie realizowaliście.

Ja, dziękując za tę prezentację jako mieszkaniec Małopolski Zachodniej, chciałbym zaapelować do pani minister, ale również przede wszystkim pewnie do prezesów – żeby myśląc o tych kooperantach polskich, nie ograniczać się wyłącznie do Śląska czy do Jaworzna. My mamy teren, że tak powiem, dokładnie taki sam, jaki jest w Jaworznie. To są tereny pogórnice i po przemyśle ciężkim. One są po prostu w pełni przygotowane, też w wielu miejscach doskonale uzbrojone, do tego, żeby można tam było wprowadzić nowe funkcje przemysłowe. Wiem, że jest otwartość ze strony samorządowców – czy to powiatu oświęcimskiego, chrzanowskiego, ale też pewnie pozostałych powiatów – do tego, żeby też pozyskiwać inwestorów. I to robią – żeby po prostu ten impuls prorozwojowy, który bez wątpienia będzie dzięki takiej fabryce oddziaływał zdecydowanie szerzej... Tym bardziej że jesteśmy w procesie transformacji energetycznej i ona bezkosztowa po prostu nie będzie. A tu widzimy szansę na to, żeby mogły być realizowane projekty, które dają nowe życie dla tych obszarów, które dla tej działalności przemysłowej kiedyś były dedykowane i są po prostu do tego w pełni przygotowane, dysponując też odpowiednią kadrą, zapleczem i infrastrukturą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu przewodniczącemu, marszałkowi Sowie.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Kmita się zgłaszał najpierw? Dobrze, pan poseł Kmita, bardzo proszę.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rzeczywiście posadowienie fabryki dawnej Izery w Jaworznie dawało ogromne szanse także Małopolsce Zachodniej na rozwój i ten temat powinien być kontynuowany – tym bardziej, że premier Donald Tusk w Trzebinii trzy lata temu obiecywał wsparcie dla terenów pogórnich, dla terenów, gdzie występują zapadliska i zalewiska. Powiedział o natychmiastowym wsparciu w każdym możliwym zakresie. Gmina Trzebinia otrzymała wtedy od Skarbu Państwa niewielki ułamek wartości, jako swoją rekompensatę za występujące zapadliska i zalewiska – 27 hektarów w obrębie Gór Łuszkowskich. To jest w bezpośredniej bliskości z województwem śląskim i właśnie z miastem Jaworzno. Stąd moje pytanie do kierownictwa zaangażowanego w ten rozwój – czy jesteście państwo także w kontakcie z samorządami gminy Trzebinia, aby wykorzystać ten potencjał rozwojowy gminy Trzebinia, która także znajduje się przy autostradzie A4? Ma wolne tereny inwestycyjne, które są bezpieczne i można tam inwestować. Chodzi o to, żeby w ramach pewnej rekompensaty po zamknięciu terenów kopalnianych można było wykorzystać ten teren, nie pogórnicy, ale obszar pogórnicy, do prowadzenia tych inwestycji w branży okołosamochodowej. Myślę, że to jest ciekawa oferta, duży, zwarty teren, 27 hektarów, który powinien być wykorzystany przy tym projekcie dotyczącym budowy polskiego samochodu elektrycznego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, otóż wniosek złożony przez pana posła Grzegorza Pudę wynikał z troski o to, że frekwencja na dzisiejszym posiedzeniu Komisji jest bardzo niska. Ona jest poniżej kworum – pan przewodniczący o tym wie. Ale szczególnie ze strony koalicji rządzącej obecnych jest obecnie ośmioro posłów – a powinno być 21. A więc zainteresowanie ze strony rządzącej koalicji projektem, który jest już realizowany ponad 30 miesięcy, i stanem

realizacji tej inwestycji jest bardzo marne. Stąd wynikał ten wniosek o kworum, stąd wynikał wniosek o poszerzenie porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia.

A i tak na koniec dnia otrzymaliśmy faktycznie kolejny zestaw slajdów – jeżeli poprzednie zestawy slajdów poprzedniego rządu były przypominane. Jesteśmy na etapie kolejnej prezentacji kolejnych slajdów, chciałem państwu przypomnieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Krzysztof Habura. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister wspomniała o nowej koncepcji rozwoju elektromobilności, o powstaniu i rozwoju hubu produkcyjno-rozwojowego. No ale skoro mówimy o nowym, to to był stary, tak? To był okres 2016–2023. Ja bym poprosił – bo to jest interesujące... Pani mówiła, że tamten projekt pochłoniął jakieś pieniądze. Chciałbym się dowiedzieć, jakie. I jakie zdarzenia spowodowały, co się stało albo co zaistniało, że odstąpiliśmy od tamtej koncepcji i a tworzymy nową koncepcję? Co stało się z produkcją planowaną samochodu Izera? Dlaczego on nie powstał? Jeżeli mówimy o czymś nowym, to warto jednak wrócić do korzeni i wyjaśnić też dlaczego... A przede wszystkim, jakie pieniądze zostały wydane i jaki jest efekt tych inwestycji finansowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Czy są inne zgłoszenia?

Zgłasza się pan poseł Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, pani minister, szanowni państwo, w bardzo dyskretny sposób na tej prezentacji, na tych slajdach była podana lokalizacja inwestycji – w zasadzie takim małym drukiem, gdzieś tam z boku – że inwestycja realizowana w Jaworznie. Chciałem zapytać, w którym miejscu dokładnie? Czy na tym obszarze, który był przygotowywany właśnie w kadencji 2019–2023? Czy ten teren zostanie przygotowany, czy został przygotowany na bazie specustawy, która została przez Sejm w 2021 albo 2022 roku przyjęta? Specustawy, która pozwalała dwóm miastom, Jaworznu, właśnie między innymi pod tę fabrykę, ale też Stalowej Woli, pozyskać teren, który następnie jest przeznaczany pod strategiczne inwestycje gospodarcze. Czy to jest to samo miejsce? Czy to jest ta sama lokalizacja, czy stworzyli państwo to w innej formule? Mówię tutaj właśnie o lokalizacji. I jaki teren zostanie poświęcony na ten cel? Pytam tutaj o wielkość działki, na której będzie przeprowadzana ta inwestycja.

I odnosząc się jeszcze do tej specustawy, pamiętam wynik głosowań w poprzedniej kadencji. Opozycja była w mocnym sprzeciwie, głosowała przeciw, kwestionowała – po prostu była przeciwna, żeby te obszary były wykorzystane pod inwestycje strategiczne z punktu widzenia Rzeczypospolitej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę o kolejne zgłoszenia.

Zgłasza się pan poseł Kamil Wnuk, bardzo proszę.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu.

Tutaj część z państwa mocno się skupia na frekwencji, a chyba najważniejsze jest to, żeby byli parlamentarzyści z tego terenu, którego ta inwestycja dotyczy. I tutaj cieszę się, że głos zabiera choćby pan przewodniczący Marek Sowa, który mieszka niedaleko tego terenu, o którym mówimy. Ja akurat bezpośrednio mieszkam w Zachodniej Małopolsce, konkretnie w Sosnowcu, obok Jaworzna, i znam ten temat dosyć dobrze jako mieszkaniec.

Musimy mieć na uwadze jedną rzecz, szanowni państwo, że te tereny, o których mówimy, to są tereny, na których kiedyś dominował przemysł górniczy i hutniczy. Te wszystkie miejscowości... Niestety na terenie tego Zagłębia Dąbrowskiego w 2015 roku została zamknięta ostatnia kopalnia, a tylko w Sosnowcu tych kopalń było pięć. Podobnie jest w sąsiednich miejscowościach. Dlatego nie ulega wątpliwości, że taka inwestycja jest bardzo potrzebna nie tylko Polsce, ale szczególnie mocno potrzebna temu regionowi, gdzie rzeczywiście te miejsca pracy są niezbędne.

No i teraz rzeczywiście – poprzedni rząd bardzo dużo mówił o realizacji tego samochodu elektrycznego. Tam padały konkretne liczby, konkretne daty, konkretne realizacje. Ale to słowo nie

zostało dotrzymane, niestety, a jedyne, co zostało zrealizowane, to został wycięty w pień las, kilka tysięcy drzew. Ja to mówię z perspektywy wówczas nie parlamentarzysty, bo wtedy nie byłem parlamentarzystą, wtedy byłem mieszkańcem tego terenu. I to tak wyglądało, że był wycięty las, a nie było realnej propozycji, jak ma to wyglądać i co ma tam powstać. Mówię o rzeczach, które od początku były, jeśli chodzi o harmonogram, niestety nierealne.

Dlatego niezmiernie się cieszę, że powstaje ten hub, niezmiernie się cieszę, że pozyskaliśmy ponad 4,5 mld środków z KPO, niezmiernie się cieszę, że w maju została podpisana przez ministerstwo umowa – i bardzo mocno na państwa liczę. Liczę na to, że powstanie nowoczesny zakład, nowoczesne technologie i nowe miejsca pracy dla mieszkańców Jaworzna, mieszkańców województwa śląskiego, ale także mieszkańców województwa małopolskiego – bo to wszystko jest bardzo blisko, jeżeli chodzi o transport, jeżeli chodzi o komunikację. Także jest to inwestycja pod kątem gospodarczym stricte, nie tylko pod kątem technologicznym i innowacyjnym, bardzo potrzebna w tym regionie. Dlatego mocno trzymamy za nią wszyscy kciuki. Myślę, że wypowiadam się także w imieniu mieszkańców Jaworzna, Zagłębia, Małopolski i Śląska, a także samorządowców z tych miejscowości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę chętnych.

To ja pozwolę sobie, zanim oddam głos pani minister oraz współpracownikom, państwu ministrom oraz panu prezesowi, na kilka refleksji i pytań.

Rzeczywiście projekt Izera spektakularnie upadł w 2023 roku, krańcowa nieudolność, papierowe plany, piękne prezentacje w PowerPointach, ale nic za tym nie stało. I to musiało skończyć się katastrofą. Prawda jest taka, że ten cały projekt opisuje nie tylko milion nieudaczných samochodów premiera Morawieckiego, ale przede wszystkim fakt, że nawet posłowie PiS nie mieli kompletnie żadnej świadomości ani wiedzy, gdzie ma powstać ten projekt, jak ma być realizowany. Przypomnę, poseł Radosław Fogiel wsławił się tym i to jest jego chyba jedyne dokonanie realne, że ulokował fabrykę Izery w Górach Izerskich. I to jest jakby konstatacja, która opisuje ten projekt do 2023 roku. On musiał upaść, bo kompletnie nic nie stało w wymiarze faktów za tym projektem. To były puste obietnice.

I oczywiście była ustawa, o której panowie tutaj mówią. Ale ja brałem udział w debacie, także o tej ustawie. I pamiętam, jak w Komisji pytaliśmy ówczesną władzę, dlaczego akurat ta działka, dlaczego tę działkę, co ona ma takiego, czego nie mają inne działki w tym regionie? Nie potrafiliście powiedzieć racjonalnie i dzisiaj wiemy dlaczego. Ano dlatego, że nie było żadnych konkretnych planów na temat postępów tej inwestycji. Mało tego, ja przypomnę, że upominaliśmy się o zapis w tej ustawie, żeby ta działka służyła tylko celom związanym z produkcją samochodów elektrycznych. Innymi słowy, żeby nie można jej było, gdyby nie poszło, zachachmęcić, przekazać, przejąć, tak jak na przykład tej działki – to później dowiedzieliśmy się – w przypadku CPK. I co? I mieliśmy rację, trzeba było pilnować majątku państwa, bo on po prostu wypływał, jak niemalże Wisła z Beskidów.

Tak że, szanowni państwo, zachęcam do tego, żeby wykazać trochę więcej pokory i trochę stanąć w prawdzie – bo rzeczywiście to był między innymi powód naszego sceptycyzmu dla tej specustawy. Była działka, ale nie było żadnej gwarancji, że na tej działce powstanie fabryka samochodów elektrycznych. I zachęcam, żeby panowie wrócili do tych debat, tam odpowiednie zapisy są.

Izera – spektakularna kłapa. W 2023 roku stajemy przed decyzją, co zrobić dalej. Mamy nieudolny projekt, jeżeli będziemy kontynuować go w takiej formule, w jakiej był kontynuowany, no to z pewnością te samochody elektryczne nie wyjadą nawet do 2050 roku.

Pojawia się pomysł – słuchajcie, mamy Krajowy Plan Odbudowy, to jest moment, w którym możemy postawić między innymi na elektromobilność po to, żeby zapewnić odporność gospodarczą. Staramy się o środki, walczymy o to, żeby KPO trafiło do Polski. Robimy to. Mamy oczywiście wieloletnie opóźnienie, jest szansa, żeby sfinansować w ten sposób z tej części pożyczkowej budowę fabryki. Podejmujemy rozmowy z Komisją Europejską. I jest zgoda na to, żeby te środki wykorzystać dla dobra Polski. Czyli nie dosyć, że stawiamy projekt samochodu elektrycznego z głowy na nogi, a w zasadzie z pozycji leżącej w pozycję stojącą, to jeszcze nadrabiamy te potężne opóźnienia w absorpcji środków z KPO. Bo przypomnę, gdybyśmy tego nie zrobili, to te środki, zamiast pomagać polskiej gospodarce, po prostu by przepadły.

W tym jednym projekcie, tej nieudolnej Izery, po prostu mamy państwo PiS w pigułce, które nie potrafi zarządzać wielkimi projektami. Ma jakieś pomysły – i to oddaję – ale nie potrafi w żaden sposób zarządzać skutecznie pomysłami. I mamy kwestię środków finansowych, które z powodów absolutnie ideologicznych po prostu woli przewalić, niż zaciągnąć na rzecz pracy, na rzecz państwa – co zresztą widzimy w systemie SAFE. 2023 rok, 2024 rok, jest decyzja – przeobrażamy projekt, bierzemy ludzi, którzy się znają. 2026 rok, maj – podpisujemy umowę po konkursie. Konkurs był absolutnie transparentny, środki mogą być jako dokapitalizowanie spółki, jako inwestycja kapitałowa ze strony NFOŚ-u. I realizujemy nie tylko cele gospodarcze, ale także środowiskowe, które są w tej sprawie niezwykle ważne. Przy okazji to daje nam czas na to, żeby pomyśleć nad zmianą profilu – czyli nie tylko montownia, którą proponował rząd PiS-u, nie tylko jak zwykle pułapka średniego dochodu i te wszystkie problemy, które są związane z transformacją – wychodzimy dalej. Proponujemy, żeby to był hub, który będzie nie tylko produkował, ale będzie również integrował gospodarczo region – czyli będą powstawały firmy współpracujące i większa wartość zostanie w Polsce, a nie zostanie wyeksportowana na przykład do Azji – co wiązało się z pomysłem Izery – ale będzie to również centrum rozwojowe, co pozwoli na – po pierwsze, absorpcję technologii, po drugie – na kształcenie inżynierów, którzy będą stanowili jakiś tam element w tym bardzo gospodarczo płodnym regionie, jakim jest województwo śląskie i województwo małopolskie, jakiś zaczyn. Tym bardziej że mamy powstające firmy technologiczne, choćby na podstawie ustawy, którą przyjęliśmy, też zaproponowaliśmy... Czyli ustawy, która umożliwia testy pojazdów autonomicznych. Przypomnę, to jest też dorobek naszej koalicji. Czyli idziemy do przodu. Podpisanie umowy, bardzo ważne święto, silny impuls nie tylko dla regionu, ale także dla naszego państwa.

I oczywiście ja rozumiem te wszystkie takie próby odwrócenia uwagi – tu kworum, tam punkt, tu jakieś... Ja rozumiem. To jest tak jak z wnioskami... Przed chwilą głosowaliśmy, a słuchaliśmy najpierw wniosku, odwołanie ministra Kierwińskiego. Trudno przygotować dobry wniosek, jeżeli minister dobrze pracuje. No i tak jak był ten nieudolny wniosek o ostatnie odwołanie ministra, tak mamy próbę zakłócenia posiedzenia Komisji, na którym ewidentnie rząd premiera Donalda Tuska ma się czym pochwalić.

I na koniec proponuję też takie pytania, bo myślę, że to jest niezwykle ważne. Chciałem zapytać o ten hub rozwojowy. Jaki to będzie miało wymiar? Ilu docelowo inżynierów pracujących nad rozwojem spółka będzie zatrudniać? Co to oznacza dla lokalnej gospodarki? Czy jesteśmy w stanie wycenić, na przykład do 2035 roku, jakie środki popłyną do lokalnej gospodarki? Krótko mówiąc, do tych firm, które będą współpracować. Jak to się będzie miało do sytuacji, w której rzeczywiście... Czy to może, choć częściowo, zastąpić silny przemysł motoryzacyjny, który, jak wiemy, był w województwie śląskim motorem rozwoju? Mielśmy, począwszy od Bielska-Białej – mówiłem o tym gdzieś – czyli motoryzacja Polski przez Fiata 126p... To my zrobiliśmy. Ale w Tychach, później Gliwice, czyli silny przemysł motoryzacyjny... Czy te firmy mają szansę na to, żeby wejść do grona dostawców ElectroMobility?

I ostatnia rzecz, o którą chcę poprosić. Podobnie jak pan marszałek Sowa... Bielsko-Biała – zagłębie inżynierów samochodowych, wielka historia związana z przemysłem motoryzacyjnym, czy szerzej maszynowym. Są firmy, które są globalnymi dostawcami dla przemysłu motoryzacyjnego, posiadają wiedzę, doświadczenie, znakomitą kadrę. I też zachęcam do tego, żeby sięgnąć po te zasoby – bo to może być kolejny element, który buduje to portfolio właśnie w regionie, nie tylko w nie tylko w Zagłębiu, nie tylko na Śląsku, nie tylko w Małopolsce, ale także na Podbeskidziu, do czego bardzo serdecznie zachęcam i uprzejmie się upraszam, i domagam. Dziękuję bardzo.

Zgłasza się jeszcze ktoś?

Pan poseł Wieczorek, tak? Bardzo proszę.

Poseł Jarosław Wieczorek (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Skrajnie niesprawiedliwy manifest polityczny pan przewodniczący wygłosił. Ja mam tak naprawdę może dwa pytania do pani minister i do przedstawicieli ElectroMobility Poland. Czy prawdą jest, że w kwietniu 2024 roku zostało wydane pozwolenie na budowę fabryki samochodów elektrycznych? Bo jeżeli tak było, to znaczy, że inwestycja była bardzo dobrze przygotowana i opracowana do czasu możliwości rozpoczęcia budowy fabryki samochodów osobowych Izera. I rozumiem, że to wyłącznie polityczna decyzja była, żeby odstąpić od tego projektu. Bo być może – nie chcę tutaj kategoryzować jednoznacznie – jednak polski samochód trochę przeszkadzał. Lepiej, żeby to był samochód niepolskiej produkcji w rozumieniu

właścicielskim. Bo w ramach ElectroMobility Poland projekt Izera zakładał duży udział właścicielski, przede wszystkim Polski. I to jest takie podstawowe pytanie.

Drugie pytanie dotyczy tego – kiedy można się spodziewać pozwolenia na budowę nowej fabryki? Rozumiem, że ona jest zupełnie odmienna. Czy też będzie wykorzystywany ten projekt wykonawczy, który został przygotowany, tylko będzie przepracowany, czy zmieniony?

Trzecie pytanie – jakie będą realne nakłady finansowe?

I czwarte – czy właściciel tego samochodu elektrycznego, który będzie produkowany... Czy Polska będzie jakimkolwiek udziałowcem tego przedsięwzięcia, czy to będzie wyłącznie właściciel zagraniczny? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Adamczyk – bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Również pytanie do pani minister.

Pani minister, bardzo proszę o precyzyjną odpowiedź na pytanie. Państwo przejęliście projekt prowadzony przez poprzedni rząd. Pytanie – jakie decyzje administracyjne związane z projektem były już podjęte, jakie przejęliście, gotowe decyzje administracyjne? Czy decyzja środowiskowa została przejęta przez państwa od poprzedniej ekipy rządowej? Czy projekt w trakcie jego przygotowania, realizacji został przejęty? A jeżeli tak, jaki był procent zaawansowania przygotowania prac projektowych bezpośrednich?

Trzecie pytanie, tożsame z pytaniem pana posła Wieczorka – czy w kwietniu 2024 zostało wydane pozwolenie na budowę? A jeżeli tak, to czy po wydaniu pozwolenia na budowę ogłosiliście państwo przetarg na realizację inwestycji? Czy przetarg został ogłoszony, zakończony? Z jakim skutkiem? Czy wybrano wykonawcę tego projektu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Więcej zgłoszeń nie widzę. To ja tylko jeszcze dopytam – czy w 2024 roku było jakieś ostateczne porozumienie technologiczne? Bo żeby budować fabrykę, to trzeba wiedzieć, co budować i co w tej fabryce będzie. A więc pytanie, czy było jakieś porozumienie? Tak do kompletu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, to jest bardzo dobre pytanie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, bardzo proszę panią minister...

Panie przewodniczący... Panie przewodniczący...

Bardzo proszę panią minister Elżę Zeidler o udzielenie odpowiedzi, ustosunkowanie się do poruszanej tematyki. Oczywiście, jeżeli będzie potrzeba zabrania głosu przez przedstawicieli MKiŚ bądź też Ministerstwa Energii, NFOŚ, spółki – to na pewno – też proszę o sygnalizowanie.

Pani minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję za te pytania, za komentarze.

Pozwolę sobie zacząć od odpowiedzi na pytanie – chociaż nie taka tutaj moja rola – dlaczego przedstawiciele koalicji rządzącej jest niewystarczająca ilość w ocenie opozycji? Wydaje mi się, że odpowiedź jest prosta – ponieważ ten projekt był przedstawiany już na wielu forach, na zaproszenie kilku komisji. Jesteśmy otwarci do dyskusji, do prezentacji tego projektu na tym etapie, na którym on jest. Dlatego też myślę, że wiedza po stronie koalicji rządzącej na temat tego projektu i jego planów... Nie powiem, że jest wystarczająca, ale istnieje – bo jesteśmy w bieżącym dialogu, w rozmowach. Każdy, kto jest zainteresowany, uzyskuje bieżące informacje w tym zakresie – czy to z publicznie dostępnych źródeł, czy też w wyniku zadawanych pytań.

Przechodząc do konkretnych pytań, w pierwszej kolejności pytania – może to są takie troszeczkę połączone – zaczął zadawać pan przewodniczący Sowa. Chciałabym powiedzieć, że lokalizacja Jaworzno to jest jeden z elementów tego, co zaczęło się przed 2024 rokiem, a co z różnych powodów chcemy wykorzystywać. Spółka wydała blisko pół miliarda złotych, nie dając w zasadzie realnego efektu. Jednym z elementów wydatkowanych środków była wycinka drzew. I to właśnie ta specustawa pozwoliła wyłącznie na wycinkę drzew.

Posel Jarosław Wieczorek (PiS) – spoza składu Komisji:

Za co kupili działkę?

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

Bo wycinka drzew – i przeciwko temu głosowała ówczesna opozycja – nie dawała żadnej gwarancji realizacji projektu. Bo na tamten moment nie było żadnego pomysłu na realną realizację tego projektu.

Posel Jarosław Wieczorek (PiS) – spoza składu Komisji:

Za co kupili działkę?

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

Faktycznie projekt zakończył się w listopadzie 2023 roku, kiedy wygasła współpraca z ówczesnym potencjalnym partnerem. Bezpośrednią przyczyną zakończenia projektu na tamtym etapie był brak finansowania, brak jakichkolwiek perspektyw zagwarantowania takiego finansowania, brak uruchomienia funduszu elektromobilności przez poprzedni rząd. Ówczesne władze spółki kierowały wielokrotnie pisma informujące o potrzebach wsparcia w kwestii finansowania. Jakoś ówczesny rząd nie przychylił się do nich i nie realizował dalej projektu. W związku z tym nie można mówić o gotowym projekcie w sytuacji, kiedy nie ma zabezpieczonego finansowania trwałego partnerstwa – ale partnerstwa, a nie pozycji dominującej partnera, którego chce się do tego dopuszczać. Prototyp, marka czy obecność na targach to nie są fundamenty biznesowego i przemysłowego podejścia do poważnego projektu.

A dzisiejszy projekt w kształcie, w którym go zbudowaliśmy, który ma już realne szanse powodzenia, właśnie oparty jest na stabilnym finansowaniu, na partnerze technologicznym i na ograniczaniu ryzyk tego projektu.

Jeżeli chodzi o wątpliwości co do kapitału, to kapitał polski w tej spółce – to jest oczywiste – pozostanie i będzie dawał odpowiedni udział i odpowiednie kompetencje dla strony polskiej w tym joint venture. Tak że proszę się nie martwić, to nie jest projekt, który planujemy sprzedać i oddać w cudze ręce. To ma być projekt polski.

Wracając do tematów polskich – bo one są dla nas najważniejsze – i regionu, w którym ma inwestycja być realizowana, to tak, Jaworzno było tym elementem, który zastaliśmy i wzięliśmy, bo to już było coś, co było w tym projekcie. Zresztą mając na uwadze te wszystkie uwarunkowania, w tym konieczność transformacji i to, o czym panowie mówiliście, to też jest dobra lokalizacja dla samej fabryki. Projekt jest rozwojowy. Myślimy o rozwoju tego projektu, w związku z tym będziemy też zastanawiać się, jak go rozszerzać.

Natomiast jeżeli chodzi o zaangażowanie okolicznych miejscowości czy sąsiadujących województw, to również w ramach realizacji tego projektu bierzemy to pod uwagę. Determinujące dla lokalizacji przez dostawców swoich miejsc prowadzenia działalności, budowania swoich ośrodków prowadzenia działalności dla dostawców, dla naszej inwestycji, oczywiście będą uwarunkowania inwestycyjne – a więc kluczowym będzie odpowiednie dotarcie do tych podmiotów z informacjami, gdzie ten potencjał inwestycyjny jest. Ale tu jesteśmy otwarci na współpracę, na sugestie i na rozmowy, żebyśmy byli też w stanie nakierowywać zainteresowane podmioty w odpowiednich kierunkach. Niemniej, jeżeli chodzi o Małopolskę Zachodnią, to, co mamy dzisiaj zidentyfikowane już w ramach tego projektu, to pracownicy. Mamy zidentyfikowane, że duży zasób pracowników będzie właśnie pochodził z tego regionu. Tak że mamy świadomość wyzwań, które są przed tymi regionami. Jest to jedna z inwestycji – chociaż istotna i duża inwestycja – która tam będzie lokowana i chcemy, żeby region szeroko rozumiany na tym zyskał i był zaangażowany w to przedsięwzięcie. Tak że ja też we własnym imieniu pozostaję otwarta na to, żeby rozmawiać o tym, jakie tam są potrzeby i jaki potencjał wykorzystywać, aby spółka też miała właściwą wiedzę.

Kolejną kwestią poruszoną podczas wypowiedzi było pozwolenie na budowę. No cóż, wydane zostało tyle pieniędzy, więc zaniedbanie naszym byłoby niewykorzystanie tego, co można wykorzystać z tego, co w tej spółce zastaliśmy, i po prostu skasowania tego do zera. W związku z tym to pozwolenie na budowę – tak, ono jest, ale ono nie pozwala na realizację tego projektu. Ono wymaga pozwolenia zamiennego, a więc dodatkowych prac. Ale żeby uratować chociaż część efektów wydatkowanych środków publicznych – bo przypominam, te środki szły ze środków publicznych, to nie były prywatne środki, tylko wydawaliście państwo pieniądze wszystkich obywateli... Zatem, żeby te efekty bardzo negatywne w jakiś sposób ograniczyć, wykorzystujemy

to pozwolenie na budowę, dostosowując do wymagań aktualnych potrzeb i realności dla tego projektu.

Zanim oddam głos, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, prezesowi spółki, który jeszcze bardziej merytorycznie ustosunkuje się do podnoszonych kwestii, dodam jeszcze, że ten projekt został przemodelowany ze względów przede wszystkim biznesowych. Bo ówczesne podejście nie pozwalało na jego realizację, a porozumienie nie było porozumieniem partnerskim. Nie było zadbania o to, ażeby tu w Polsce ulokować kompetencje, żeby budować własne kompetencje, żeby właśnie te produkty nie wyjechały i nie zostały zabrane przez obcy kapitał. A dzisiaj o tym myślimy.

Jeżeli chodzi o to, o czym już wcześniej mówiłam – podejście również local content, czyli jak największe zaangażowanie polskich podmiotów, które jest dla nas dzisiaj niezwykle istotne... Dlatego mogę powiedzieć, że nawet tak się cieszę, że panowie mówicie, że zrobiliście tyle dobrego i chcielibyście powiedzieć, że tak naprawdę to jest kontynuacja tego dobrego, co wy zrobiliście... To oznacza, że nasz projekt oceniacie w sposób pozytywny. Ale zapewniam państwa, że ten projekt jest już projektem realnym, a nie tylko projektem, który ograniczał się do zwykłych prezentacji.

Było jeszcze pytanie o jakąś liczbę...

Głos z sali:

Jak jest pozwolenie na budowę...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Panowie, bardzo proszę...

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

Ale to może jeszcze w dalszej dyskusji powróci. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

A inne decyzje, które państwo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, będzie druga runda, tak że...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, zadałem pytanie i nie otrzymałem odpowiedzi na to pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

No, zadał pan pytanie. Bardzo proszę, pani minister.

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

To ja tylko jeszcze uzupełnię. Jeżeli chodzi o porozumienie z Volvo, nigdy takiego porozumienia spółka nie miała, nie było takiej współpracy planowanej. Pierwsze... Ale to nie Volvo. To nie Volvo.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

I ja jeszcze pytałem – nie dostałem odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

To ja bardzo dziękuję.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Pani minister, ja jeszcze pytałem, jakie nakłady zostały poniesione przez te 8 lat i jaki był efekt wydania tych pieniędzy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pół miliarda i ścieli drzewa.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Ćwierć miliarda?

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

Nie, nie. Blisko pół miliarda.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Pół miliarda. I wycinka drzew?

Sekretarz stanu w MAP Eliza Zeidler:

No taki efekt został, że zostałyby puste pole i pozwolenie na budowę, które realnie nie pozwalało na realizację inwestycji – bo ona nie wiadomo było do końca, jak wygląda.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, pani minister.

Panie prezesie, bardzo proszę o kontynuowanie.

Prezes zarządu ElectroMobility Poland SA Cyprian Gronkiewicz:

Dobrze. To odpowiadając na pytanie, jaki ta inwestycja miała potencjał, jeżeli chodzi o R&D, rozwój technologii – takie liczby wymierne w 2029 roku, zatrudnienie w obszarze centrum R&D to będzie niecałe 300 osób, w 2035 roku 575 osób. Umowy i porozumienia, które mamy, gwarantują nam wyłączność na Europę dla tej platformy – czyli możemy na tej platformie budować, rozwijać własne pojazdy, własne modele samochodów z wykorzystaniem naszego R&D. Jeżeli chodzi o transfer know-how, będzie on polegał na tym, że procesy związane z rozwojem poszczególnych systemów, obszarów samochodu będą realizowane na przykład przez tak zwany shadowing – czyli będą siedzieć osoby, inżynierowie projektujący ten samochód od strony partnera, ale również nasi inżynierowie z Polski, którzy będą się uczyć projektowania poszczególnych obszarów tego pojazdu. I docelowo druga generacja tych pojazdów w około 70% będzie mogła być już zaprojektowana przez centrum R&D, które będzie wybudowane w Polsce.

Jeżeli chodzi jeszcze o liczby wymierne, o dostawców, o local content, na dzień dzisiejszy spółka dysponuje podpisanymi umowami NDA, bazą danych ponad 300 dostawców tier 1, tier 2. Będziemy organizować pod koniec roku spotkania z dostawcami, żeby też poinformować o timeline'ach. Bo wiadomo, że są komponenty, które wymagają dłuższego lead time'u, dłuższych dostaw – więc te komponenty będą w pierwszej kolejności uzgadniane, projektowane i będą prowadzone przetargi na dostawy tych komponentów wśród dostawców polskich.

Jak to wygląda w liczbach? Nie mogę jakby zdradzić szczegółowo, jak wygląda BOM, ale jak przyjmujemy sobie, że przykładowo... Jakie to mogą być liczby? Na 100 tys. samochodów mówimy o liczbach rzędu 5–7 mld zł, które będą pozostawione u polskich dostawców. Jeżeli chodzi o dostawców urządzeń, którzy też realizują takie przedsięwzięcia, nie tylko w Europie, ale na świecie – rozmawiamy z tymi dostawcami, znamy ich kompetencje, wiemy, w jakich obszarach mogą realizować dostawy urządzeń dla tego zakładu. Też będziemy z nimi współpracować, oczywiście w odpowiednim czasie.

Jeżeli chodzi o pozwolenia na budowę, na dzień dzisiejszy to pozwolenie pozwala nam zacząć inwestycję, ale w przeciągu 4–5 miesięcy od rozpoczęcia inwestycji będziemy uzyskiwać pozwolenie zamienne, które umożliwi nam budowę docelowego zakładu pod tę technologię, pod tę platformę, którą dostarcza nam partner.

Co odróżnia ten projekt od poprzedniego? Na pewno finansowanie z KPO, ale również zaangażowanie bezpośrednio partnera technologicznego, nie tylko przez licencje, technologie, transfer know-how, ale również znaczący wkład kapitałowy, którego poprzednio nie było. Czyli ta inwestycja będzie również współfinansowana ze strony Foxconnu – co pokazuje, że prywatny inwestor wierzy w to przedsięwzięcie i pozwala nam na realizację tej inwestycji, budowę zakładu, budowę R&D, uruchomienie produkcji bez potrzeb finansowania dłużnego tego projektu. Poprzedni projekt polegał na tym, że były planowane equity środki własne oraz środki dłużne, wykup licencji od partnera zewnętrznego bez dokapitalizowania projektu przez partnera zewnętrznego – więc to ryzyko realizacji produkcji samych samochodów na licencji było dużo większe. Nie było transferu know-how pozwalającego na budowę własnych samochodów, własnych samochodów kolejnej generacji, liftingów – co teraz mamy uzgodnione. Czy Polska będzie właścicielem tego JV? Tak, Polska będzie miała większość w tym JV, jeżeli chodzi o ElectroMobility Poland – a więc ośrodek decyzyjny będzie w Polsce. I to gwarantuje nam jakby zachowanie IP wytworzonego w tym JV... Budowa marki, która też wnosi wartość, dla tego JV nie jest licencjonowana. Budujemy nową markę na rynek polski, na rynek europejski. To też jest ważne, że te wszystkie kompetencje, które budujemy, zostają w Polsce – czyli łańcuch dostaw, który ten partner nam umożliwia, a nie jak poprzednio, że ten łańcuch był gdzieś tam trzydziestoprocentowy, a reszta komponentów z Azji. Tutaj jest nacisk właśnie na ten local content, co dodatkowo jakby wzmacnia ten projekt. To jest, myślę, bardzo dobra wiadomość dla dostawców i dla rozwoju gospodarki.

Tak jak pani minister mówiła, z Volvo nie było porozumienia. Jeżeli chodzi o lokalizację, to jest 117 hektarów przy ulicy Wojska Polskiego. To jest ta sama lokalizacja.

Jeżeli chodzi o zaangażowanie dostawców w Polsce, czy to z Małopolski, czy z innych regionów, jest to naturalna rzecz, że wraz ze wzrostem skali produkcji ci dostawcy są lokalizowani w obszarach maksymalnie 200–300 kilometrów od zakładu. I też wraz z rozwojem produkcji, wzrostem produkcji to będzie tą naturalną rzeczą, że ci dostawcy będą szukać obszarów, terenów inwestycyjnych pod zlokalizowanie swoich zakładów, swoich fabryk. I w automotive można przyjąć pewien mnożnik, że jeżeli 1000 osób jest zatrudnionych w zakładzie produkcyjnym, mnożnik jest od 4 do 5 – czyli można powiedzieć, że około 4–5 tys. osób na każde 1000 osób zatrudnionych w zakładzie będzie zatrudnionych u poddostawców. Zatem jeżeli mówimy o local content minimum 50% w Polsce, a do około 70% w Europie, zakładając – zaraz sprawdzę jeszcze dokładną liczbę – że w 2035 roku będzie zatrudnionych 3889 osób w zakładzie, to daje to liczbę bliską 20 tys. osób u dostawców.

I chyba tyle, co udało mi się zanotować z pytań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu prezesowi.

Czy ze strony rządu...? Nie widzę zgłoszeń, ale chyba też nie było spektakularnych pytań.

Szanowni państwo, zamykam wobec tego dyskusję. Nad tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo serdecznie dziękuję.

Pani minister już musiała nas opuścić, ale dziękuję zespołowi Ministerstwa Aktywów Państwowych, Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Ministerstwa Energii. Dziękuję Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Również bardzo serdecznie dziękuję spółce ElectroMobility Poland. Bardzo serdecznie, panie prezesie, dziękuję, że zechciał pan wziąć udział w tym posiedzeniu i przedstawić te informacje. Na pewno one poszerzają wiedzę członków Komisji, ale też myślę, że warto chwalić się dobrymi rzeczami.

Pan, z tego, co zauważyłem, ma naturę bardziej takiego inżyniera – co akurat dla mnie jest raczej dobrym prognostykiem, jeżeli chodzi o proces. Ale wszyscy trzymamy kciuki i chcę zapewnić, że jeżeli tylko będzie potrzeba wsparcia, czy w wymiarze legislacyjnym, czy jakimkolwiek innym, to też proszę korzystać ze wsparcia członków, czy też przewodniczącego Komisji Infrastruktury. To jest projekt, na którym nam bardzo zależy – żeby rzeczywiście w 2029 roku ten samochód wyjechał. Będziemy wspierać tak, jak tylko można wspierać – oczywiście również zapraszając do swoich regionów w celu wyboru poddostawców.

Bardzo serdecznie jeszcze raz wszystkim państwu dziękuję. Dziękuję państwu posłom, naszemu wspaniałemu sekretariatowi, dzięki któremu możemy sprawnie procedować.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu udanego popołudnia i wieczoru.