

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
do Spraw
Unii
Europejskiej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
SPRAWIEDLIWEJ TRANSFORMACJI
(NR 26)
z dnia 12 maja 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej – podkomisji stałej do spraw Sprawiedliwej Transformacji (nr 26)

12 maja 2026 r.

Podkomisja stała do spraw Sprawiedliwej Transformacji, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Krzysztofa Gadowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, i **Tomasza Piotra Nowaka (KO)**, zastępcy przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja na temat stanu zaawansowania i perspektyw realizacji projektu przemysłowego związanego z elektromobilnością – plany działalności spółki **ElectroMobility Poland SA**,
- prezentacja wyników raportu **Forum Energii i CEE Bankwatch Network** „Być albo nie być. Przyszłość sprawiedliwej transformacji po 2027 roku”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jeff Y.J. Liu** szef Biura Przedstawicielskiego Tajpej w Polsce wraz ze współpracownikami, **Eliza Zeidler** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Dariusz Kucel** dyrektor Departamentu Elektromobilności, Paliw i Gospodarki Wodowej Ministerstwa Energii, **Katarzyna Wrona** dyrektor Departamentu Ochrony Powietrza i Negocjacji Klimatycznych Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Piotr Siewierski** naczelnik Wydziału Obszarów w Procesie Transformacji w Departamencie Programów Regionalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Magdalena Chawuła** dyrektor Programu Ludzie, Maszyny, Regiony Forum Energii, **Michał Błaszczak** analityk w Departamencie Prawnym i Legislacji Związku Przedsiębiorców i Pracodawców, **Cyprian Gronkiewicz** prezes zarządu **ElectroMobility Poland SA** wraz ze współpracownikami, **Antoni Słomiany** prezes zarządu **SFW Energia SA** i członek Polskiej Izby Gospodarki Odpadami, **Marek Mnich** przewodniczący Prezydium Komisji Krajowej Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność 80”, **Krzysztof Kopczyński** członek Rady Krajowej Sekcji Energetyki w Krajowym Sekretariacie Górnictwa i Energetyki Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, **Anna Wesołowska** członek Sekcji Elektrowni na Węgiel Kamienny w Ogólnokrajowym Zrzeszeniu Pracowników Ruchu Ciągłego oraz **Arkadiusz Błaszczuk** przewodniczący Związku Zawodowego „Kadra” Kopalni Węgla Brunatnego Bełchatów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Joanna Heger** i **Agata Jackiewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Europejskich i Współpracy Międzynarodowej.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw sprawiedliwej transformacji. Chciałem państwa poinformować, że punkt pierwszy naszego posiedzenia będzie tłumaczony na język angielski.

Chciałem serdecznie przywitać wszystkich członków podkomisji. Gorąco i serdecznie witam panią minister Elizę Zeidler, sekretarza stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, wraz z pracownikami ministerstwa. Witam również przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Serdecznie i gorąco witam naszych gości z Tajwanu. Są z nami pan Jeff Liu, szef Biura Przedstawicielskiego Tajpej w Polsce. Serdecznie witam, ekscelecjo. Są również z nami pani dyrektor Pei-Chuan Lu oraz pani Michelle Liu, pierwszy sekretarz ambasady. Gorąco witam tych, którzy dzisiaj przybliżą nam temat współpracy polsko-tajwańskiej. Prezes zarządu **ElectroMobility Poland SA** pan Cyprian Gronkiewicz jest wraz z panem dyrektorem. Witam serdecznie również panią Magdę Chawułę z Forum Energii, dyrektora programu „Ludzie, Miasta, Regiony”. Pani poprowadzi

nas po drugim punkcie naszego dzisiejszego posiedzenia. Witam wśród nas stronę społeczną oraz wszystkich gości, którzy chętnie wezmą udział w naszym posiedzeniu.

Przepraszam, ale posłowie będą do nas dochodzić, bo akurat dzisiaj mamy posiedzenia różnych komisji i podkomisji. Grozi nam jeszcze głosowanie o godzinie 18.30. Będziemy więc starali się sprawnie poprowadzić to posiedzenie, żebyśmy ewentualnie do godziny 18.30 zakończyli nasze tematy.

Proszę państwa, przechodzimy do punktu pierwszego naszego porządku. To jest informacja właściwie gorąca. Dotyczy tego, co w ostatnich dniach się działo, a konkretnie 7 maja. Jest to informacja na temat stanu zaawansowania i perspektyw realizacji projektu przemysłowego związanego z elektromobilnością oraz planów działania spółki ElektroMobility Poland i oczywiście partnera tajwańskiego.

Proszę państwa, wszyscy słyszeliśmy wielokrotnie o projekcie Izera. To miał być polski samochód elektryczny. Co prawda tego planu nie udało się zrealizować, ale pan minister aktywów państwowych Wojciech Balczun oraz osobiście pani sekretarz stanu Eliza Zeidler zajęły się tematem. Spółka również bardzo aktywnie uczestniczyła w tych rozmowach. Mamy nowego partnera.

Projekt miał być szerszym projektem transformacji elektroenergetycznej, ale związanym również z transformacją Śląska. Mamy nadzieję, że niebawem będzie miał nowe oblicze. W „Krajowym planie odbudowy i zwiększania odporności” (KOP) są środki finansowe na realizację tego projektu. To ponad 4 mld zł. Za chwilę pan prezes i współpracownicy przybliżą nam, kiedy ta umowa zostanie podpisana. Mamy wielkie nadzieje, przede wszystkim na Śląsku, ale nie tylko, bo również w Polsce. Trzymamy kciuki za to, żeby ten projekt nam się udał i żebyśmy go zaczęli realnie, fizycznie realizować. Dziękuję za to, co do tej pory, a jak było i jak jest, to ...

Oddaję głos pani minister. Proszę o przedstawienie nam tej sytuacji, w jakiej jesteśmy. Na jakim to jest etapie?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Eliza Zeidler:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, to prawda, że 7 maja udało nam się poinformować o wyborze partnera technologicznego przez ElektroMobility Poland SA. Tym partnerem technologicznym w projekcie została firma Foxconn z Tajwanu.

Ten moment, w którym jesteśmy, jest wynikiem naszych bardzo intensywnych prac i działań w okresie ostatnich kilku miesięcy. Z tego miejsca raz jeszcze bardzo dziękuję panu prezesowi, ale też zespołowi MAP, którzy ostatnie tygodnie poświęcili na to, żebyśmy mogli dzisiaj się spotkać i rozmawiać o zaawansowaniu projektu. W zasadzie kilka godzin dzieli nas od następnego kroku, o którym pewnie będziemy jutro informować, bo wiadomo, że ułożenie odpowiedniego finansowania tego projektu to też jedno z zadań.

Myślę, że możemy jasno powiedzieć, że projektu Izera nie ma. On nie istnieje. W ogóle jest to dla nas już jakaś odległa przeszłość. Można tylko powiedzieć, że jest to historia, która kosztowała państwo polskie i polskich podatników wydane pieniądze. Jesteśmy w zupełnie innym miejscu i działamy z zupełnie innym podejściem.

Wybór partnera technologicznego nastąpił w wyniku przeprowadzenia intensywnych rozmów i rozpoznania możliwości optymalnego rozwiązania z perspektywy interesów zarówno samej spółki, jak też Skarbu Państwa, który jest akcjonariuszem tej spółki. Jaworzno i Śląsk, co zostało potwierdzone, to lokalizacja, w której ten projekt będzie budowany i rozwijany. Cieszymy się, że możemy to zrobić właśnie na Śląsku. To możemy potwierdzić. Wiemy, że po drodze pojawiały się różne znaki zapytania i wątpliwości, czy to się uda, płynące również ze strony mieszkańców i reprezentantów Śląska.

Niemniej nie zapominajmy o tym, projekt jest bardzo wymagający. Czekają nas kolejne tygodnie długich rozmów i negocjacji, ażeby ten projekt wszedł w kolejną fazę. Niemniej ze strony MAP i Skarbu Państwa deklarujemy tutaj w dalszym ciągu pełne zaangażowanie oraz wsparcie działań spółki i zarządu.

Myślę, że o szczegółach projektu to na tyle, na ile możemy dzisiaj o tym mówić, bo pamiętajmy, że większość kwestii w dalszym ciągu jest przedmiotem decyzji i ustaleń biznesowych, które nie mogą być szeroko prezentowane i komentowane. Na tyle, na ile będzie można, to zarówno pan prezes, jak również moi współpracownicy z MAP będą o tym mówili.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję, pani minister. Zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy też związani pewną tajemnicą, co szanujemy. Natomiast mówcie to, co możecie powiedzieć. Odkrywajcie nam karty dojścia do rozpoczęcia tych prac, jeśli jest to możliwe. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu ElectroMobility Poland SA Cyprian Gronkiewicz:

Dzień dobry. Cyprian Gronkiewicz, ElektroMobility Poland.

Bardzo się cieszę, że dzisiaj na posiedzeniu podkomisji możemy państwu przedstawić efekty ostatnich prac, ale również opowiedzieć trochę o projekcie. Powiemy, co nas czeka, kto jest naszym partnerem strategicznym, co zamierzamy zrealizować w nadchodzących latach i dlaczego to jest bardzo ważne z punktu widzenia spółki, ale również Polski, pod względem strategicznym oraz z uwagi na rozwój technologii i przemysłu. W agendzie prezentacji będę chciał pokrótce opowiedzieć o naszym projekcie, o zamierzeniach i o partnerze strategicznym, jak również wytłumaczyć państwu, na czym polega hub elektromobilności.

Po pierwsze, warto podkreślić, że obecnie zawarliśmy porozumienie z firmą Foxconn, która staje się naszym partnerem strategicznym w realizacji budowy hubu elektromobilności. Ogranicza to również ryzyko inwestycyjne po stronie ElektroMobility Poland (EMP), ponieważ mamy partnera globalnego, który jest doskonale znany na rynku światowym w zakresie dostarczanych rozwiązań technologicznych w przypadku np. serwerów *artificial intelligence* (AI), mobilności oraz samochodów elektrycznych.

Projekt jest odpowiedzią na współczesny model budowy samochodu od strony zaawansowanej technologicznie. Foxconn jako firma technologiczna zapewni nam odpowiednie rozwiązania, które będą zaimplementowane w samochodzie elektrycznym.

Hub nowej mobilności realizuje cele gospodarcze. Będzie integrował przemysł, technologie i kompetencje, które będziemy budować w Polsce. Jest to strategia długofalowa na kolejnych 5–15 lat. Wierzmy, że razem z partnerem zbudujemy duży ośrodek *research and development* (R&D), zakład produkcyjny i *local content* na odpowiednim poziomie, o czym zaraz powiemy.

Jak już wspomniałem, samochód staje się platformą technologiczną w wymiarze *software*, AI, elektromobilności czy technologii *vehicle-to-everything* (V2X), czyli zarządzania energią w połączeniu np. z siecią. Jeśli chodzi o elektromobilność, w ostatnich latach widzimy znaczny wzrost sprzedaży w Europie, czyli jest to rynek rozwijający się, co znajduje potwierdzenie w tym trendzie. Jako Europa musimy reagować na nową technologię. Tak jak wspomniałem, elektromobilność pokazuje i wytycza kierunek.

Projekt jest zgodny z przyszłymi regulacjami unijnymi, m.in. *Industrial Accelerator Act*, który jest teraz omawiany w Komisji Europejskiej. Zawiążemy spółkę *joint venture* (JV), gdzie EMP będzie mieć większość. Od pierwszego dnia produkcji będziemy mieli *local content* na poziomie około 70%. Będziemy budować nasze kompetencje w Polsce, jeżeli chodzi o rozwój elektromobilności, samochodu oraz kompetencji w budowaniu łańcucha dostaw i kompetencji produkcyjnych.

Co mieści się pod hasłem hubu produkcyjno-rozwojowego? Mówimy o pełnoskalowym zakładzie produkcyjnym, składającym się ze spawalni, lakierni i montażu baterii. Mówimy o centrum R&D, które w dłuższej perspektywie będzie zatrudniało do 1 tys. osób. Mówimy o transferze technologii budowy samochodu, oczywiście w fazach, bo tego wszystkiego nie da się zrobić w rok czy w 3 lata. *Step by step*, czyli krok po kroku, cała ta technologia będzie stopniowo transferowana. Będziemy budować nasze *know-how* od strony inżynierskiej, żeby odpowiedzialność za budowę kolejnej generacji modeli samochodów elektrycznych po prostu realizować w Polsce w naszym ośrodku R&D.

Fabryka będzie skalowalna. Foxconn jest znany ze skalowalności technologii. Jeżeli technologia i proces produkcji są opanowane na pewnym poziomie, to kopiowanie mocy produkcyjnych jest osiągane bardzo szybko i w łatwy sposób. Tak też będzie zaprojektowany zakład w Jaworznie.

Dwa słowa o naszym partnerze. Myślę, że warto przytoczyć parę liczb. Jest to największy na świecie producent elektroniki, który ma udział w rynku na poziomie 46%. Przychody firmy Foxconn w 2025 r. wyniosły 260 mld dolarów. Foxconn zajmuje 28. miejsce w rankingu *Fortune Global 500*. Notowany jest na giełdzie w Tajwanie. Działalność skupiona jest wokół elektroniki, półprzewodników, serwerów AI i robotyki, ale budowana jest również gałąź samochodów

elektrycznych, czego przykładem jest firma córka Foxtron, która ma już platformę, rozwija się i ma samochody, które prezentują zaawansowaną technologię np. w zakresie architektury *electrical/electronic (E/E)*.

Projekt EMP–Foxconn będzie filarem polskiej nowej mobilności. Jest to pierwszy duży projekt firmy Foxconn w zakresie produkcji samochodów elektrycznych w Europie. Będziemy budować kompetencje przemysłowe w zakresie *automotive*. Trzeba pamiętać, że w Polsce jest to trzeci największy sektor przemysłowy. Mamy jednak bardzo dużo dostawców Tier 1, Tier 2 i Tier 3. Ten projekt pozwala również na rozwój tych dostawców poprzez przejście z samochodów spalinowych na elektromobilność.

Będziemy budować kompetencje *R&D* również w zakresie *information technology (IT)* i *software*, bo samochód to też *software*. Będziemy budować nowy łańcuch wartości, czyli technologie w zakresie samochodu elektrycznego, *software*, *V2X* i *AI*. Wszystkie nowe technologie, tak jak powiedziałem, będziemy wykorzystywać w perspektywie 5–15 lat. Z racji tego, że Foxconn jest firmą technologiczną, będziemy we współpracy z tego korzystać.

Warto powiedzieć kilka słów o miejscach pracy, ponieważ Śląsk w kwestiach stopniowego odejścia od paliw kopalnych i transformacji energetycznej... W zakresie transformacji nasz projekt wpisuje się również w tworzenie nowoczesnych miejsc pracy wysokich technologii. Miejsca pracy w samym zakładzie są liczone w tysiącach, ale u dostawców, z racji wysokiego *local content*, mamy mnożnik od 3 do 5 w zależności od kategorii. W związku z transformacją samochodów spalinowych i z przejściem do pojazdów elektrycznych można też powiedzieć, że komponentów w samochodzie jest mniej o około 30%, bo silnik, skrzynia biegów etc. Tak więc transformacja będzie trwała. Nasz projekt jest szansą, żeby łańcuch dostaw samochodów elektrycznych zastąpił istniejący łańcuch dostaw samochodów spalinowych.

Jak już powiedziałem, *local content* jest szacowany na 70%. Oprócz produkcji baterii będziemy tam chcieli zlokalizować kluczowe komponenty pojazdu, takie jak oświetlenie, panele zewnętrzne, karoserię, fotele, deskę rozdzielczą, zderzaki etc. Naturalnie w pierwszej fazie projektu elektronikę będziemy chcieli pozyskiwać od naszego partnera, który jest największą firmą globalną w zakresie elektroniki, o czym już wspomniałem, ale priorytetem dla nas jest *local content*. Od pierwszego dnia samochody będą budowane w 70% wartości *bill of materials (BOM)* z komponentów dostarczanych przez polskich dostawców.

Jeśli chodzi o transfer technologii, w długiej perspektywie nasze *R&D* przy kolejnej generacji modeli, czyli za 6–7 lat, będzie w stanie wypuścić nową ich generację na bazie licencji, transferu technologii, *know-how* i szkoleń. Bardzo ważne jest dla nas to, żeby te kompetencje budować u nas w Jaworznie. Nie jest to więc strategia tylko na najbliższe 2–3 lata. Patrzymy na projekt długofalowo.

Kończąc już, powiem w podsumowaniu, że według nas partnerstwo EMP–Foxconn otwiera bardzo szerokie perspektywy rozwoju nowoczesnego przemysłu w Polsce, w tym również w zakresie elektromobilności i rozwiązań *software*. Myślę, że jest to bardzo dobry partner, z którym będziemy realizować projekt.

Jeżeli chodzi o krótki harmonogram, to pani minister wspomniała, że pod koniec tego roku będziemy chcieli wynegocjować i podpisać wszystkie umowy. Pierwszy samochód wyjedzie z fabryki w 2029 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Panie prezesie, dziękuję za tę interesującą prezentację. Na pewno za chwilę będą pytania, ale jeśli państwo pozwolą, to chciałbym oddać głos panu ambasadorowi Jeffowi Liu, szefowi Biura Przedstawicielskiego Tajpej w Polsce.

Bardzo proszę o zabranie głosu. Cieszymy się, że Tajwan dołączył do naszej rodziny motoryzacyjnej. Foxconn, który jest potężną firmą, cieszy się zaufaniem również w Polsce. Cieszymy się, że wchodzić właśnie na polski rynek i będziecie z nami wspólnie budować elektryczny samochód, na który czekamy już od kilku lat, a właściwie prawie od 10 lat. Bardzo proszę, ekscelencjo.

Szef Biura Przedstawicielskiego Tajpej w Polsce Jeff Y.J. Liu:

Szanowni panie posłowie i panie posłanki, szanowni państwo, drodzy goście, bardzo się cieszę, że zostałem zaproszony na to dzisiejsze, bardzo istotne spotkanie, które dotyczy zrównoważonego rozwoju gospodarczego. ElectroMobility Poland jest spółką państwową, natomiast Foxconn jest spółką prywatną. W związku z tym, jeśli można, powiem parę słów na ten temat.

Bardzo się cieszę, że współpraca jest tak obiecująca. Dlaczego? Dlatego że ciągu ubiegłych kilku lat Tajwan i Polska zbudowały bardzo bliskie i rozwijające się partnerstwo gospodarcze. Pracujemy wspólnie na poziomie rządowym i na poziomie biznesowym, w związku z czym nasza współpraca nabiera kolejnych wymiarów, w tym także praktycznych. Jesteśmy coraz bardziej ukierunkowani na przyszłość.

Natomiast chcę podkreślić, że EMP i Foxconn to nie jest tylko partnerstwo gospodarcze, ale również wspólna wizja na rzecz nowatorstwa oraz zrównoważonego i długofalowego rozwoju. W tym samym duchu chcę również podkreślić, że rozwój tego rodzaju rozwiązań z całą pewnością będzie wyrazem wsparcia dla współpracy polsko-tajwańskiej. Myślę tutaj o zakładzie w Jaworznie. Chcę też podkreślić wspólne zobowiązanie na rzecz współpracy technologicznej, w tym również między dostawcami, a także budowanie długofalowych możliwości czy też potencjału przemysłowego w Polsce. Potrzebujemy właśnie tego rodzaju współpracy opartej na zrównoważonej gospodarce.

Łączą nas wspólne wartości – demokracja, praworządność i gospodarka wolnorynkowa. Te wspólne wartości generują zaufanie, które z kolei tworzy wyższą odporność, a odporność i elastyczność zapewniają wzrastanie stabilizacji, która wspiera długofalowy rozwój. Tajwan zdecydowanie będzie popierał długofalową współpracę z Polską, jeżeli chodzi o nowatorstwo, rozwój technologiczny i rozwiązania nowych generacji. Jestem głęboko przekonany, że wspólnie osiągniemy bardzo wiele w ciągu nadchodzących lat.

Raz jeszcze bardzo dziękuję za zaproszenie. Bardzo się cieszę, że zostałem tu zaproszony, bo jest to dla mnie zarówno zaszczyt, jak i przyjemność.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Panie ambasadorze, serdecznie dziękuję za ten bardzo ważny akcent poparcia i wsparcia tego przedsięwzięcia. Piękne było hasło, którym pan zakończył swoje wystąpienie, bo to rzeczywiście jest nowe otwarcie, jak również nowy rozdział wzajemnej współpracy, tym razem w elektromobilności, w której wspólnie z Tajwanem chcemy uczestniczyć i rozwijać wiele przedsięwzięć. Nie spoczniemy chyba przecież na tym jednym samochodzie, ale pójdziemy dalej.

Proszę państwa, otwieram dyskusję. Jeśli państwo pozwolą, to najpierw oddam głos posłom. Jeżeli później ktoś będzie chciał zabrać głos, to oczywiście go udzielimy. Bardzo proszę, pani poseł Danusia Jazłowiecka.

Poseł Danuta Jazłowiecka (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję państwu za tę prezentację. Gratuluję zaangażowania i determinacji do tego, żeby projekt mógł być realizowany, ale przypuszczam, że będzie ich potrzeba jeszcze więcej.

Chciałam zapytać właśnie o determinację i zaangażowanie w aspekcie wyszkolenia pracowników, szczególnie w zakresie rozwoju łańcuchów wartości. To jest szalenie istotne, co pan powiedział, ponieważ tak naprawdę ten rozwój łańcuchów wartości może przynieść sukces albo wielką porażkę. Bierzymy tu pod uwagę wszelkie etapy procesu, łącznie nawet z procesem posprzedażowym, jak on ma wyglądać, a więc logistykę, samą technologię, innowacje i marketing oraz właśnie dbanie o klienta. To są nieprawdopodobne wymagania.

Czy z jednej strony państwo są gotowi na to, żeby przygotować zespoły, które będą pracowały w tej firmie? A jak z drugiej strony będzie wyglądała współpraca pomiędzy dwoma krajami, żeby dotrzymać jakości tych procesów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, może odpowiedź po pytaniu? Wtedy będziemy znali szczegóły i nic nam nie ucieknie. Bardzo proszę.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Dziękuję bardzo. Postaram się odpowiedzieć na wszystkie pytania.

Warto podkreślić, że spółka EMP będzie miała większość w tym partnerstwie JV, a Foxconn będzie dostarczać technologię i *know-how* oraz zapewniać transfer. Tak jak zostało powiedziane, musimy nie tylko zadbać o procesy produkcyjne i łańcuch dostaw, ale również o obsługę posprzedażną.

W trakcie intensywnych rozmów nasz zespół uwiarygodnił się przed partnerem. Posiadamy już początki tych kompetencji. Wiemy, o czym mówimy. Mamy odpowiednie kompetencje

w spółce i ekspertów od budowania przyszłej działalności firmy w różnych sektorach, bo musimy od czegoś zacząć. Oczywiście wiemy, że to jest bardzo duże wyzwanie. Rynek *automotive* jest bardzo konkurencyjny. Jednak partner, potwierdzając naszą współpracę i zaangażowanie kapitałowe, wierzy, że *JV* zaistnieje na rynku europejskim. Wiemy, jak budować kompetencje krok po kroku.

Tak jak już wspomniałem, w przypadku np. *R&D* to nie jest tak, że my w rok czy w 2 lata postawimy ośrodek *R&D*, który będzie zdolny do budowy i opracowywania modelu samochodu kolejnej generacji. To zajmie 6–8 lat. Po tych latach, jeżeli będziemy mieć np. obszary budowy samochodów, to podzielimy je na *software*, *architecture*, *chassis* i różne inne. Powiedzmy, że wyspecjalizujemy się w 70–80% obszarów, ale część będzie może również wymagać wsparcia. Mamy długofalowy plan, gdzie określone są kompetencje, które są dla nas kluczowe i jakie mamy w Europie, więc dział po dziale, biuro po biurze i sektor po sektorze zbudujemy tę strategię z partnerem, żeby myśleć nie tylko o *R&D* i produkcji, ale również o *after sales* i obsłudze klienta, by dostarczyć gotowy produkt odpowiedniej jakości i funkcjonalności w konkurencyjnej technologii.

Przewodniczący poseł Tomasz Piotr Nowak (KO):

Dziękuję bardzo. Pani Ewa Kołodziej.

Poseł Danuta Jazłowiecka (KO):

Czy mogę dodać jakieś pytanie?

Przewodniczący poseł Tomasz Piotr Nowak (KO):

Proszę bardzo. Jeszcze dodatkowe pytanie, a później Ewa Kołodziej.

Poseł Danuta Jazłowiecka (KO):

Proszę mi coś powiedzieć. Czy państwo już widzą, jakie to będą szkolenia? Na czym będzie polegało przygotowanie pracowników?

Pan oczywiście powiedział o tym, w jakim kierunku będziecie szli, ale pytam o to dlatego, że kilka razy byłam na Tajwanie i widziałam, w jaki sposób ludzie, szczególnie ci młodzi, są tam przygotowywani do swojej pracy. Byłam tym zachwycona. W związku z tym tak naprawdę chciałabym wiedzieć, ile z tych metod i pomysłów, jakie są na Tajwanie, będzie zaadaptowanych w Polsce. Dziękuję.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

To dla przykładu *project mirroring*. Wysyłamy swoich inżynierów do Tajwanu. W siedzibie *R&D* w danym obszarze siedzą biurko w biurko i równolegle projektują rozwiązania dla samochodu, ucząc się w procesie projektowania. Następnie te wyszkolone i doświadczone osoby przyjeżdżają do Polski, powielając tę wiedzę wśród *junior engineers* etc. i budując *value*.

Również inżynierowie z Tajwanu będą przyjeżdżać do naszego *R&D* w Polsce, by nadzorować proces i zobaczyć, jak on jest wdrożony i jak osoby u nas pracujące są certyfikowane z wiedzy, którą na dany moment posiadają etc. To jest dosyć szczegółowy program, ale transfer wiedzy będzie po prostu *step by step*, czyli krok po kroku, wdrażany w poszczególnych obszarach.

To tylko tyle, jeżeli chodzi o *R&D*, bo można tu opowiadać o wszystkich obszarach.

Poseł Danuta Jazłowiecka (KO):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o zabranie głosu panią poseł Ewę Kołodziej.

Mamy dobre wzorce, panie prezesie, bo właściwie energetyka jądrowa to właśnie taki dobry trop w formacie notyfikacji różnych firm, które tu wkraczają i będą realizować projekty w polskich firmach. Mamy nadzieję, że państwo również pójdą tą ścieżką. A 70% *local content* to wysoki poziom.

Poseł Ewa Kołodziej (KO) – spoza składu podkomisji:

Jako mieszkanka województwa śląskiego bardzo się cieszę, że przynajmniej mentalnie finalizujemy pomysł stworzenia samochodu elektrycznego z naszym udziałem. Cieszę się, że ta fabryka będzie umiejscowiona w województwie śląskim. Tego typu inwestycje to jest oczywiście olbrzymi magnes. To są możliwości rozwojowe dla województwa i dla regionu.

Chciałam zapytać, jaka będzie liczba nowych inżynierów i ekspertów, których mamy szansę zachęcić do przyjazdu do województwa śląskiego. Dokładnie chcę zapytać o nowe miejsca pracy. Ile ich będzie zdaniem pana prezesa? Ile tych miejsc pracy będzie dedykowanych naszym obywatelom, a ile będzie osób z zewnątrz?

Przede wszystkim chodzi mi też o proces szkoleń, choć częściowo odpowiedział pan już na to pytanie, bo koleżanka mnie uprzedziła. Rozumiem, że takie miejsce to jest też możliwość myślenia do przodu o dekadę czy dwie. Może dziś to jest kwestia marzeń, ale zakładamy, że wszystko przed nami. Możemy sobie wyobrazić i zaplanować, że Jaworzno będzie przyciągało jakąś grupę inżynierów nowoczesnych technologii. To miejsce będzie przyciągać osoby, które są ekspertami w tej dziedzinie. Zakładam więc, że to będzie hub do tego, żebyśmy się mogli rozwijać i stawiać dodatkowe kroki w tym kierunku.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Dziękuję za pytania.

Jeżeli chodzi o odpowiedź na pierwsze pytanie o liczbę zatrudnionych osób w kontekście biura *R&D*, to w pierwszych 4 latach nastąpi wzrost do około 370 osób. Następnie w perspektywie 7–8 lat to będzie liczba 600–650 osób. Jeżeli chodzi o samo centrum *R&D*, które później docelowo będzie realizowało projekty związane z rozwojem samochodów, to w długiej perspektywie liczba inżynierów może osiągnąć nawet 1 tys. Jeżeli chodzi o stanowiska pracy w bezpośredniej i pośredniej produkcji w zakładzie w Jaworznie, to będzie liczba od 1500 do około 4500 pracowników, ale trzeba też pamiętać o tym, że ten zakład się będzie rozbudowywał w perspektywie czasu.

Teraz należy przyjąć taki mnożnik, że u dostawców 3,5–5 miejsc pracy przypada na 1 miejsce w zakładzie produkcyjnym. Jeżeli wzięlibyśmy pod uwagę liczbę 4 tys. osób w średniej perspektywie, które będą zatrudnione w zakładzie w Jaworznie, to docelowo możemy mówić o 16–18 tys. osób u dostawców. Oczywiście łańcuch dostaw będzie budowany stopniowo, nie tylko 70%, bo już w następnej generacji modeli będziemy chcieli również podnosić ten *local content* w kontekście ściągnięcia na Śląsk inżynierów.

Padło pytanie o procent. Ilu będzie inżynierów z Tajwanu? Rozumiem, że było to pytanie o to, ilu ich będzie w Polsce. Jest to spółka *JV*. Na dzień dzisiejszy zakładamy, że w okresie rozruchu technologicznego inżynierowie z Tajwanu muszą być na szkoleniach. Nie wiem, ilu ich będzie, ale jakieś 5–10% całości zatrudnienia w okresie przejściowym. Natomiast *de facto* w spółce po prostu będziemy chcieli zatrudniać polskich inżynierów, tak jak to jest w firmie Foxconn, która w Europie buduje lokalne kompetencje.

W kontekście samego centrum *R&D*, gdzie oczywiście powstaną nowe technologie, z których samochód będzie mógł skorzystać, jak i ten produkt, o którego szczegółach nie mogę jeszcze powiedzieć, bo jest też pewna funkcjonalność, którą ten produkt będzie posiadał, to będzie sprzedawany, wykorzystywany i zaimplementowany w tym produkcie...

Od początku ustaliliśmy z partnerem, że w tej pierwszej perspektywie będziemy mieć wspólny *developing*, jeśli chodzi o trzy modele samochodów, które będą odpowiednio odświeżane w całym cyklu życia. Powiedzmy, że za 6–7 lat można byłoby wdrożyć kolejną generację modeli i to już z większym zaangażowaniem 70–80% polskich inżynierów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan profesor Tomasz Nowak.

Poseł Tomasz Piotr Nowak (KO):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, dlaczego nie wyszła Izera, a ma wyjść ten właśnie projekt? To pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Jak macie się pozycjonować na rynku? W końcu rynek jest bardzo wymagający. W tej chwili trwa ekspansja chińskich samochodów elektrycznych. Mamy na rynku kłopoty z elektrykami europejskimi. Jak w związku z tym wyobrażacie sobie uzyskanie przewagi konkurencyjnej tak na polskim rynku, jak i europejskim?

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Jeszcze pan poseł Patryk Gabriel. Bardzo proszę.

Poseł Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie prezesie, chciałbym tak komplementarnie do tego, o co zapytał pan poseł Nowak... Jestem osobą bardzo optymistycznie nastawioną do świata, natomiast doświadczenia nas wszystkich, jak tutaj siedzimy, są mizerne. Mieliliśmy różne prezentacje. Politycy mówili o tym, że coś tam wybudują. Pewnie jacyś prezesi byli powołani. Używając różnych słów angielsko brzmiących, mówili w sposób fantastyczny o tym projekcie.

Mam bardzo konkretne pytanie. Jaki to jest czas? Kiedy w Polsce zjedzie samochód? Pan powiedział, że to będą trzy samochody. Mógłby pan nam powiedzieć, jakie to będą samochody – sportowo-użytkowe (SUV), małe, duże? W ogóle nie interesuję się motoryzacją, więc może jakoś tak powie pan językiem, którym moglibyśmy to zakomunikować naszym wyborcom, kiedy zapytają nas: „Byłeś i słuchałeś różnych prezesów. Co opowiadali o przelicznikach?”. Kiedy, jak i co to będzie?

Czy ma to szansę, jak pan poseł tutaj powiedział, na konkurowanie z tymi samochodami, które gdzieś tam są projektowane, produkowane, sprzedawane i oceniane przez klientów już od lat? Konkurencja jest duża, więc może powie pan o tym od strony praktycznej, mniej już dotyczącej całego procesu, ale tego, jaki efekt i w jakim czasie chcemy uzyskać. To by mnie bardzo interesowało.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Czym ten projekt różni się od Izery? Myślę, że jest kilka kluczowych kwestii, które warto tutaj podnieść. Jest partner technologiczny, który angażuje się kapitałowo, a jeżeli to robi, to wierzy w ten projekt, bo żadna prywatna firma nie zainwestuje w projekt, jeżeli on nie jest perspektywiczny. Po drugie, jeżeli chodzi o finansowanie projektu, to od finalizacji umowy inwestycyjnej dzielą nas godziny, jak o tym wspomniała pani minister. Będziemy mieli finansowanie. Będziemy mieli również kapitał wpłacony przez partnera, który jakby uwiarygadnia realizację tego projektu. Wcześniej nie mieliśmy zapewnionych środków związanych z realizacją projektu ani partnera, który zasiliby spółkę kapitałowo. To jest odpowiedź na pierwsze pytanie.

Dlaczego wierzymy, że przy konkurencji rynku chińskiego, którą obserwujemy, nasze produkty będą się sprzedawać? Jeżeli chodzi o sprzedaż w Polsce i w Europie, te produkty będą bardzo konkurencyjne. Nie mogę teraz państwu przedstawić tzw. *unique selling points*, czyli punktów, które zapewniają przewagę temu projektowi, ale są takie punkty. Dostarczają je technologia platformy i specyfikacja tych samochodów, która w 2029 r. będzie bardzo atrakcyjna, a także BOM samochodu, czyli *de facto* koszty klienta końcowego, które też będą bardzo konkurencyjne. W zakresie architektury E/E całej technologii pojazdu firma Foxconn to czołowy dostawca technologii, współpracujący z najlepszymi firmami technologicznymi na świecie, więc można sobie wyobrazić, że ten pojazd będzie bardzo zaawansowany również od strony technologicznej, architektury scentralizowanej etc. Będziemy więc mieli przewagi konkurencyjne w tych produktach, które dostarczymy na rynek.

Jeżeli chodzi o same pojazdy, na pewno będzie też SUV, bo gdy patrzymy na Europę i na Polskę, SUV to jest segment, który ma największy rynek. Musimy więc naturalnie wejść również w te segmenty, które budują największy potencjał sprzedażowy. Na pewno będą to samochody SUV, mniejsze i większe. Tego typu pojazdy będziemy dostarczali w Polsce i w Europie.

Poseł Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Kiedy?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

W 2029 r. pierwszy pojazd, a kolejne stopniowo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł Gabriela Lenartowicz.

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo. Chciałam zapytać o tę kwestię, o której pani minister już wspominała, a która budzi ogromne zainteresowanie opinii publicznej, w tym także naszych wyborców. Mówimy o czymś, co jest rzeczywiste i twarde, czyli o pieniądzach.

Wiemy, że zasadniczy wkład mają stanowić ponad 4 mld zł wejścia kapitałowego z pieniędzy KPO, które Polki i Polacy będą spłacać, bo są w części pożyczkowej *via* Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wymienia się Fundusz Reprywatyzacji. Chciałabym wiedzieć, jaki to jest udział w tym projekcie. Jednocześnie wspominał pan w wywiadach, że partner tajwański do *joint venture* wnosi technologię i kapitał, co też widzimy. Jaka to jest skala w proporcji do tego polskiego wkładu, który *de facto* będziemy spłacać?

Następna kwestia, na którą już dostałam odpowiedź, jest taka, że mówimy o trzech modelach, ale rozumiem, że jeszcze nie jest to zdefiniowane. Jak państwo zapowiadają, pierwszy samochód ma zjechać z taśm w 2029 r. Chciałabym się dowiedzieć, jaka to będzie skala produkcji. Czy to będzie wyłącznie *stricte* elektryczny samochód? Czy rozważacie też produkcję aut hybrydowego typu *plug-in*, o czym się wcześniej wspominało?

Jeszcze jedno nawiązanie. Jeśli chodzi o wcześniejsze doświadczenia z Izerą samej spółki EMP, w ślad za tym chciałam zapytać o to, o co pytał już kolega. Pana doświadczenia w spółce są duże, więc może pan to porównać. Dlaczego nie wyszło, a teraz ma wyjść? Bodajże od 2019 r. był pan w spółce, czyli praktycznie od jej powołania. Co zadecydowało o tym, że teraz ma się to udać? Przedtem był pan świadkiem i uczestnikiem braku tych sukcesów, więc chcielibyśmy się przekonać do tego, że teraz właśnie będzie inaczej, oprócz tego, że w tak dużej skali są w to włożone publiczne pieniądze z KPO. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Kacper Płażyński. Potem przystąpimy do udzielania odpowiedzi.

Poseł Kacper Płażyński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Chętnie bym poczekał na odpowiedzi na dotychczasowe pytania, ale zanim to nastąpi, krótko dopytam.

W 2029 r. ma zjechać pierwsze auto. Jak rozumiem, w następnych latach mają być opracowane następne modele. To krótki czas. Skoro teraz zakładamy, że w ciągu 3 lat zjedzie pierwsze auto, to rzeczywiście jest to bardzo ambitny plan, by w takim czasie je zaprojektować i stworzyć technologię, nawet jeżeli częściowo pozyskamy ją z Tajwanu. Trzymam kciuki.

Na jaką skalę chcą państwo ten rynek ugryźć? Ile tych aut ma zjeżdżać? Gdzie mają być rynki zbytu samochodów? Konkretnie, panie prezesie.

Jaki jest na to biznesplan? Ile mniej więcej ma kosztować takie auto? Czy są jakieś założenia wstępne? Chyba państwo w tym zakresie muszą je mieć, planując wydatkowanie tak olbrzymich pieniędzy. Musicie mieć jakiś biznesplan.

Chciałem też spytać, czy w zakresie rozeznania rynkowego biorą państwo pod uwagę rynek skandynawski i Wielką Brytanię, a jeżeli tak, to w jakiej skali.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, niech się pan nie dziwi, bo jesteśmy trochę wygłodzeni tej wiedzy. Izera miała powstać tyle lat temu. Rząd Prawa i Sprawiedliwości sobie z tym nie poradził. Dzisiaj chcemy mieć konkretny projekt. Jak najszybciej chcemy mieć konkretny samochód. Chcielibyśmy dużo wiedzieć na ten temat, dlatego zadajemy takie konkretne, szczegółowe pytania. Proszę bardzo.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Dobrze. Postaram się odpowiedzieć na wszystkie pytania. Mam nadzieję, że wszystkie je wynotowałem.

Jeżeli chodzi o skalę inwestycji, to jest 4,5 mld zł ze środków KPO i 800 mln zł z FR oraz kapitał od partnera. Niestety podmiot jest spółką giełdową, więc do czasu podpisania ostatecznych umów nie możemy komunikować, ile kapitału wnosi partner. Myślę, że to jest projekt, który jest ambitny, ale lepiej być ambitnym. Mamy zdolną młodzież i zdolne dzieci. Możemy zbudować...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Przepraszam bardzo, ale procentowo przynajmniej...

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Mamy większość. Może tak powiem. Mamy większość, ale niestety nie mogę państwu precyzyjnie powiedzieć...

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Ale większość to może być 90%.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Przepraszam. Niestety, to jest biznesowo...

Poseł Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie prezesie, dzieci nie zbudują nam samochodów.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Panie pośle, myślę, że...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dajmy odpowiedzieć panu prezesowi. Pani minister już mówiła, że pewnych rzeczy nie można powiedzieć. Wcześniej czy później i tak się dowiemy. Bardzo proszę.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Tak jest. Myślę, że jest to projekt ambitny, ale ze względu na transfer technologii mamy szansę wykształcić swoich inżynierów i we własnym zakresie już za 6 lat zacząć projektować kolejną generację modeli.

Będą to samochody czysto elektryczne, a nie hybrydowe etc. Te modele będą projektowane równolegle w okresie różnicy około 10 miesięcy, więc można sobie też wyobrazić, jak one będą uruchamiane, jeżeli chodzi o produkcję. Trzy modele pojawiają się na rynku w ciągu 1,5–2 lat. Powiedzmy, że co około 10 miesięcy czy rok, bo trzeba też mieć odpowiedni czas na rampę produkcyjną, *software* itd. Produkty powstają na platformie technologicznej partnera, więc ten czas jest realny, jeżeli chodzi o zaprojektowanie samochodów i wdrożenie ich do produkcji. Dzisiaj w Chinach samochód projektuje się w 2 lata. Nie jesteśmy aż tak ambitni, ale partner ma już platformę. Jeżeli chodzi o *top hat* i uruchomienie produkcji, to te terminy są realne.

Tak, jeżeli chodzi o rynki zbytu, to jest biznesplan. Nie mogę mówić o szczegółach. Jeżeli chodzi o koszt końcowy samochodu etc., to są też dane biznesowe.

Na pewno ten produkt będzie sprzedawany na największych rynkach w Europie. Pod kątem wolumenu sprzedaży rynek polski jest oczywiście pierwszym rynkiem. Stopniowo z roku na rok będziemy wchodzić na kolejne rynki. To też wymaga odpowiedniego kapitału na marketing, na budowę *after sales* etc. Wszystko to jest ujęte w biznesplanie.

Poseł Kacper Płażyński (PiS) – spoza składu podkomisji:

No ale ile aut? Nie może pan podać?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Aha. Przepraszam. Jeżeli chodzi o skalę, to na pierwszym etapie, bo ten zakład będzie budowany etapowo, zaplanowanych jest 100 tys. sztuk, a potem 200 tys. i 300–380 tys. Tak zakład w Jaworznie można skalować. Rozbudowa będzie realizowana równolegle do wzrostu sprzedaży w odpowiednim...

Poseł Kacper Płażyński (PiS) – spoza składu podkomisji:

W jakiej perspektywie czasowej będzie 100 tys. aut?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

W perspektywie 2,5–3 lat od uruchomienia.

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Czyli 100 tys.?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Tak, do 100 tys., bo jest krzywa uruchomienia. Pierwszy plan uruchamia pierwszą zmianę, należy wyszkolić osoby, drugą zmianę i trzecią, więc ten zakład w ciągu roku pod jego koniec osiąga 100 tys. aut. Mamy krzywą sprzedaży. W odpowiednim czasie rozpoczynamy rozbudowę zakładu, żeby zwiększone wolumeny, które przewidujemy w biznesplanie, mogły być realizowane w zakładzie w Jaworznie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Pan poseł Marcin Gwóźdź prosił o możliwość zadania pytania, a w międzyczasie...

Poseł Marcin Gwóźdź (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Tak gwoili ścisłości chciałbym kilka rzeczy sprostować.

Usłyszeliśmy od pani minister, że projekt Izera upadł, a zostało tam przeznaczonych tyle i tyle pieniędzy. Gwoili ścisłości powiem, dlaczego się nie udało. Dlatego, że nie było pieniędzy z KPO. To jest jakby jedna rzecz. Druga rzecz jest taka, że spółka EMP...

Poseł Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Ale były bannery.

Poseł Marcin Gwóźdź (PiS) – spoza składu podkomisji:

ElektroMobility Poland to jest przecież kontynuacja tej spółki. To się cały czas dzieje, więc nie możemy tak mówić, że coś zostało wyrzucone i nie jest kontynuowane. To jest jakby jedna rzecz gwoili sprostowania.

Mam konkretne pytanie do pana prezesa. Panie prezesie, wspomniał pan, że 80% komponentów to będzie *local content*.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Nie, bo 70%.

Poseł Marcin Gwóźdź (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie prezesie, 70% to jest naprawdę bardzo optymistyczne. Proszę mi powiedzieć, jaki to *local content* będzie w tych 70%? Konkretnie. Co polscy producenci lokalni będą dostarczali – koła, felgi, elementy zawieszenia, karoserie, *software*, instalacje? Akurat w to nie wierzę. Uważam, że nie będzie 70% *local content*.

Kolejna sprawa. Wspomniał pan, że projektujecie i budujecie samochód w ciągu 2 lat. Jako inżynier powiem, że fizycznie nie ma takiej możliwości. Na świecie nie robi się samochodów w ciągu 2 lat. Może w Chinach się to robi w takim okresie. Macie platformę, ale platforma należy do firmy tajwańskiej. Wy tylko ewentualnie będziecie projektowali to, co będzie zbudowane na tej platformie. To zaprzecza więc pana słowom, że 70% to będzie *local content*. Sama płyta, silniki i baterie to nie będzie *content* lokalny, tylko zagraniczny. To gwoili ścisłości i uzupełnienia z mojej strony. Mam pytanie. Jak pan policzył 70% *local content* w tym projekcie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Rafał Komarewicz. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Komarewicz (Centrum) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana prezesa. Oczywiście to, co pan przedstawił jako okres, w którym ma powstać samochód, jest według mnie bardzo ambitne.

W związku z tym mam pytanie, jeżeli chodzi o firmę Foxconn. Jakie oni mają doświadczenie w budowaniu samochodów elektrycznych? To jest pierwsza sprawa. Czy już coś wybudowali? Czy w ogóle podejmowali już próby zaprojektowania samochodu elektrycznego? Rozumiem, że oni przekazują *know-how*, jeżeli chodzi o samochód elektryczny, o czym pan mówił. Jest więc prośba o odpowiedź na pytanie. Jak to po prostu wyglądało do tej pory? Czy gdzieś w ogóle sprzedają te samochody? Bardzo proszę o udzielenie informacji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Dobrze. Jeżeli chodzi o pytania, może spróbuję to trochę odczarować, żebyśmy zrozumieli, na czym polega projektowanie i budowanie samochodów.

Mamy zaprojektowaną, gotową platformę. Na tej platformie można zbudować różne segmenty samochodów – A, B, C, D, czyli tzw. *top hat*. Mamy *architecture*, *software* i sterowniki, z których korzystamy, więc do zaprojektowania jest *chassis* nadwozia. Mamy zaprojektowane zawieszenie, baterie, napędy etc., więc czas na budowę tego nadwozia to nie są 4 lata ani 5–7 lat, tylko jest już gotowa platforma, która jest do nas wylicencjonowana. W tych prawach

licencyjnych w ramach *JV* mamy możliwość dowolnej adaptacji, zmiany na przyszłość i rozwoju komponentów. W ramach *R&D* możemy budować modele nr 4, 5, 6 etc. To pokazuje, że na bazie transferu technologii jesteśmy w stanie zaprojektować kolejne modele.

Jeżeli chodzi o *local content*, to możemy wyliczyć, że ogniwa będą dostarczone do zakładu, stackowane i budowane w moduł do *battery pack*. Silnik elektryczny będzie budowany w zakładzie. Wszystkie elementy tłoczone, czyli blacha i karoseria, która będzie spawana w zakładzie, a następnie malowana, oraz materiały chemiczne będą dostarczane przez polskich dostawców. Następnie będzie to składane. Może wymienię oświetlenie, panele zewnętrzne, fotele, deskę rozdzielczą, zderzaki, duże części, poszycie z tworzyw sztucznych, koła, opony, szyby etc. To, co nie będzie dostarczane od początku, to jest elektronika, w której Foxconn się specjalizuje, a więc panele *liquid-crystal display (LCD)*, sterowniki itd. Reszta będzie stanowić około 70% *local content*.

Teraz tak. Jakie doświadczenie ma Foxconn? Myślę, że na dzień dzisiejszy mają już gotowe produkty. Możemy je zobaczyć na obrazku. To modele B i C. Pracują nad modelem D. Myślę, że potwierdzeniem ich zdolności, jeżeli chodzi o projektowanie i wdrażanie na rynku, jest umowa z przedsiębiorstwem *original equipment manufacturer (OEM)* typu Mitsubishi. Foxconn będzie realizował produkcję dla tej firmy na rynki Australii i Nowej Zelandii.

Generalnie strategia naszego partnera... To jest tak, jak się produkuje telefony. Chcą mieć *white label*, czyli produkować samochody dla innych brandów. Chcą się wyspecjalizować w produkcji samochodów i dostarczać je różnym *OEM* na podstawie wypracowanej przez siebie technologii i *know-how*. Jest to więc strategia długofalowa, w której będziemy uczestniczyć w Polsce i w Europie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Panie prezesie, padało wiele pytań. Pan tak pewnie odpowiada i rzuca terminami, ilościami itd.

Chciałem się zapytać, na ile ten projekt jest dzisiaj gotowy. Na ile jest mierzalny i przeliczony? Na ile biznesplan jest zatwierdzony? Jak długo na temat tego projektu państwo dyskutują? Czy dopinacie już sprawy z konkretną firmą, z którą podpisujecie umowę i z którą będziecie ją realizować?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Rozmowy toczyły się już w zeszłym roku, a w tym roku zostały zintensyfikowane, czego dowodem jest ogłoszone porozumienie. Biznesplan został opracowany we współpracy z partnerem. W nadchodzących dniach podpisujemy umowę inwestycyjną. Oczywiście biznesplan jest załącznikiem do umowy inwestycyjnej. Biznesplan musiał przejść test prywatnego inwestora (TPI), co też pokazuje, że ten biznes jest do zrealizowania.

Myślę też, że partner... Przepraszam. Nie mogę powiedzieć o zaangażowaniu kapitałowym, ale partner potwierdza, że wierzy w ten projekt, tak?

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Mam jeszcze ostatnie pytanie na ten temat, które chciałem zadać, bo to wszystko ma powstać w Jaworznie. Tam są grunty przeznaczone na ten cel. Czy państwo jako spółka już są właścicielami tego gruntu? Czy to dzierżawicie, czy jest to użytkowanie wieczyste? Dzisiaj rzeczywiście jest tam szczerze pole, choć co prawda las i zieleń zostały już wycięte. W ogóle już jest czas, by budować zakład, żeby do niego wtłoczyć jakieś technologie, a później je realizować. Jak to właśnie wygląda ze strategicznego punktu widzenia w kontekście tego gruntu, o którym wiemy, że jest i że ma być przeznaczony na ten cel?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Jeżeli chodzi o nieruchomość w Jaworznie, to EMP jest jej właścicielem. Posiadamy wszystkie niezbędne pozwolenia, czyli i pozwolenie na rozpoczęcie budowy, w tym również decyzję środowiskową. Mamy wybranego generalnego wykonawcę, więc *de facto* możemy startować z budową, ale na dzień dzisiejszy w pierwszej kolejności musimy doprowadzić do założenia *JV*, jak również do uzyskania akceptacji Komisji Europejskiej. To są dwa kluczowe działania, które musimy zrealizować w tym roku, ale jakby od zaraz jesteśmy gotowi do rozpoczęcia inwestycji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Czyli rozumiem, że w tym roku dopinacie wszystkie formalności i macie już konkretne pozwolenia na budowę zakładu. W tym zakresie macie też zrobione analizy ekologiczne. Jesteście więc gotowi w przyszłym roku rozpocząć budowę i działania związane z produkcją, tak?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Dokładnie tak. Potwierdzam.

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Chciałam się tylko dopytać. Rozumiem, że spółka jest właścicielem całej tej nieruchomości, którą miasto dostało w zamian od Lasów Państwowych. Tam jest wymagana zgoda Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, której jestem wiceprzewodniczącą. Nie przypominam sobie, żebyśmy tę zgodę wyrażali.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Zgoda przed... Powiem inaczej. Proces wyglądał w ten sposób, że na dzień dzisiejszy spółka jest właścicielem 117 ha nieruchomości w Jaworznie. Cały park jaworznicki to jest obszar 200–300 ha minus tereny zielone. Wiem, że po wygraniu przetargu była zwołana komisja, która wyraziła zgodę na sprzedaż tego terenu spółce EMP. To miało miejsce kilka lat temu. Dokładnej daty już nie pamiętam.

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Tej małej części?

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Proszę? Tak, 117 ha. Powiedzmy, że to jest 40% tego obszaru.

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Ale cały ten obszar miał być przeznaczony na ten cel. Taki był warunek zamiany.

Prezes zarządu spółki EMP Cyprian Gronkiewicz:

Cały ten obszar jest przeznaczony na jaworznicki park, czyli taki obszar gospodarczy. Jeżeli chodzi o potrzeby EMP, to jest działka o powierzchni 117 ha pod ten konkretny zakład. Wiem, że trwają teraz również rozmowy co do sprzedaży pozostałych części nieruchomości.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję serdecznie. Chciałem oficjalnie zakończyć ten punkt naszego posiedzenia, dlatego osoby, które chcą jeszcze zostać, są mile widziane, ale rozumiem, że państwo mają również swoje obowiązki, tak jak i my za chwilę o godzinie 18.30 mamy głosowania, więc zamykam ten punkt i przechodzimy do kolejnego punktu. Zrobimy może króciutką przerwę po to, żebyśmy się przeorganizowali. Dziękuję państwu za udział. Trzymamy mocno kciuki. Co pewien czas będziemy również pukać do państwa i odpytywać, na jakim etapie jesteście i co dalej. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, wszystko w temacie transformacji. Słyszeliśmy o nowym pojeździe elektrycznym, jak również o działaniach, które tę transformację w jakiś sposób pokazują z drugiej strony. Możemy budować zakłady pracy, jak również elektryczny samochód. Wróćmy jeszcze do tego, co dziś mamy w tzw. Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, który jest wcielany w życie globalnie, czyli w Unii Europejskiej, bo na to były przeznaczone konkretne środki finansowe. Z wielką troską zwracamy się ku temu, z czym będziemy mieli do czynienia w 2027 r. Co prawda na dzień dobry słyszeliśmy, co nam grozi, ale nie znamy jeszcze ostatecznej decyzji co do tego funduszu. Wiemy, że są prowadzone przygotowania.

Ten temat przybliży nam pani Magdalena Chawuła, dyrektor programu „Ludzie, Miasta, Regiony” z Forum Energii, które przygotowało specjalny raport dotyczący właśnie FST, jego realizacji i ewentualnych wniosków, które powinniśmy wyciągnąć na przyszłość. Bardzo proszę, pani dyrektor. Mamy prezentację. Przepraszam panią bardzo, jak i państwa, ale musimy to zakończyć za 20–25 minut. Dajmy sobie 20 minut na to, żebyśmy przeszli przez ten punkt, bo mamy głosowania i musimy niestety być na sali. Dziękuję bardzo.

Dyrektor Programu Ludzie, Maszyny, Regiony Forum Energii Magdalena Chawuła:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję państwu za obecność. Tak, ten raport to opisuje. Wybraliśmy 6 krajów, na które spojrzeliśmy ze względu na to, że mają też trochę różne sposoby wdrażania FST. Raport powstał we współpracy z organizacją Bankwatch Network, która zajmuje się sprawiedliwą transformacją w różnych krajach, natomiast my działamy bardziej lokalnie.

Na co chcieliśmy spojrzeć? Gdy zaczynaliśmy tworzyć ten raport, los funduszu może jeszcze nie był tak klarowny. Nie będę się wypowiadać, jak jest teraz, bo może ministerstwo zabierze

głos w tej sprawie, ale fundusz nie wpisuje się w propozycje dotyczące przyszłej perspektywy finansowej. Natomiast jest szansa, żeby pojawiło się to w planach partnerstwa krajowego i regionalnego. To tak pokrótce.

Jakie w ogóle są największe plusy, które wywołał proces tworzenia funduszu? To właśnie było zaangażowanie społeczeństwa lokalnego. W ramach transformacji mogliśmy finansować miękkie i twarde działania. Polska ze względu na rozmiar swojego sektora węglowego była największym beneficjentem FST.

Tak jak mówiłam, analizowaliśmy 6 krajów – Grecję, Hiszpanię, Czechy, Niemcy, Rumunię i Polskę, a to ze względu na to, że właśnie tam były różne sposoby finansowania i zarządzania sprawiedliwą transformacją. Patrzyliśmy na projekty, które są widziane jako najbardziej obiecujące w kontekście wpływu na wyniki transformacji i jej pozytywnego odbioru, zaangażowania społeczeństwa oraz oczywiście rekomendacji dla UE i dla Polski.

Bardzo krótka historia tego, jak ten fundusz powstawał. To jest narzędzie, które powstało na potrzeby poprzedniej perspektywy. Najpierw pojawił się Europejski Zielony Ład. Potem po części odpowiedzią w ramach zadbania o społeczeństwa w trakcie transformacji był mechanizm sprawiedliwej transformacji i FST zawarty właśnie w tym mechanizmie. Plany i programy dla tego funduszu były zatwierdzone do 2022 r. Wyjątek stanowiła Bułgaria, która plan złożyła rok później. Jak widzimy, czas na przygotowanie funduszu był dość intensywny. Potem mało było też czasu na wdrażanie, a to ze względu na to, jak on był skomponowany, jeśli chodzi o finansowanie. *Next Generation EU*, skąd pochodziło 60% środków, też miało duży wpływ na to, jak ten fundusz się rozwijał.

W raporcie pokazujemy, jak w ciągu ostatniej dekady we wszystkich omawianych krajach spadał udział węgla w produkcji energii elektrycznej. Na co natomiast fundusz był przeznaczony? Właśnie nie na samą transformację, a na łagodzenie jej skutków społeczno-ekonomicznych. Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji miał też spowodować wzrost zainteresowania, zaufania i zaangażowania społeczeństwa w ten proces.

To może zaczniemy od Grecji. Grecja to piąta największa alokacja tego funduszu. Udział węgla w miksie energetycznym bardzo spadł w ostatniej dekadzie z 49% do 5%. Wskazano tam też datę zakończenia udziału węgla w miksie energetycznym na 2028 r. Powiedziałabym, że te deklaracje były dość twarde i ogłoszone dość nagle. Środki są przeznaczone głównie na transformację gospodarczą i rozwój nowych inwestycji.

W Grecji jest scentralizowany model zarządzania. Powstała specjalna agencja, która po polsku nazywa autorytetem do spraw sprawiedliwej transformacji, jeśli można tak powiedzieć. To ona zarządza tym procesem. Równolegle powstała też Meatavasi, spółka Skarbu Państwa, która zajmuje się terenami pogórnictwami, ponieważ to jest też, jak wiemy, duży problem w kontekście sprawiedliwej transformacji.

Gdy spojrzą państwo na slajd, to po kreseczce na dole zobaczą, że wydatkowanie być może nie wygląda imponująco. Powiedzmy, że tak to wygląda w obecnej chwili. Wydano niecałych 8% środków. Natomiast zdecydowano już o rozstrzygnięciu procedur na poziomie prawie 53%.

Kolejnym przykładem scentralizowanego zarządzania jest Hiszpania. Tutaj też właściwie kopalnie zostały już zamknięte. Hiszpania dostała dziewiątą największą alokację. Natomiast ten proces w Hiszpanii był już trochę bardziej zaawansowany, gdy fundusz powstawał. Stworzono tam już architekturę zarządzania procesem. Na ten proces były też dedykowane środki krajowe lub pochodzące z innych źródeł unijnych i wcześniejszych programów.

Powołano specjalny Instytut Sprawiedliwej Transformacji, który koordynuje proces, ale same środki są we władaniu regionów. Wskazanych jest 10 regionów, które mogą korzystać z tego funduszu.

Proces partycypacyjny jest dobry, ale finansowanie przeznaczone jest głównie dla małych i średnich przedsiębiorstw. Społeczny udział w Komitecie Monitorującym mógłby być większy, ponieważ tam ten komitet jest utworzony na poziomie krajowym, podobnie jak w Grecji, więc dużo jest biorących w tym udział podmiotów z administracji centralnej.

Obecnie wydatkowanie jest po prostu na poziomie zera procent, choć zdecydowanych wydatków jest ponad 48%, ale to wynika z tego, że priorytetem jest wydatkowanie środków krajowych, które były już wcześniej zaprogramowane na ten cel. To też jest jeden z argumentów, które przytaczała KE, mówiąc, że fundusz niekoniecznie musi być kontynuowany, ponieważ nie wszystkie kraje korzystają z niego w odpowiedni sposób.

Niemcy to druga największa alokacja po Polsce. Udział węgla również spadł w ciągu ostatniej dekady. Tam była ogólnokrajowa strategia, która wskazywała na datę i sposób odejścia od węgla. Ta strategia była dosyć jasno zakomunikowana i wypracowana w ramach KE. Środki z FST przeznaczone głównie na działania o charakterze gospodarczym, szczególnie MŚP. Jak widzieliśmy, w tej transformacji wiele sukcesów zależy od tego, czy stworzymy nowe miejsca pracy.

Model jest zdecentralizowany, czyli wdrażanie wchodzi na poziomie FST. Natomiast tam bardzo duże środki, dużo większe niż z FST, poszły z budżetu krajowego, dlatego tak naprawdę środki FST zostały dodane do tych funduszy, które były już przekazane z budżetu centralnego. To oznacza też, że tak naprawdę w regionach nie zawsze jest świadomość tego, że UE dokłada się do procesu.

Wydatkowanie również nie jest ogromne, natomiast na pewno lepsze niż w Hiszpanii. W świadomości społeczeństwa FST nie miał takiego wydźwięku jak np. w Polsce.

Jeśli chodzi o Czechy, to ostatnią kopalnię węgla kamiennego zamknięto tam w styczniu br. Całkowite odejście od węgla planuje się na 2033 r. Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji obejmuje trzy regiony najbardziej dotknięte procesem.

Wdrażanie FST jest relatywnie zaawansowane. Tutaj już w ponad 80% zdecydowano o tym, na co pójść środki. Natomiast samo wydatkowanie jest na poziomie niecałych 9%.

W Czechach uruchomiono również Fundusz Modernizacyjny w celu sprawiedliwej transformacji, bo w założeniach się na to pozwala. Akurat w Czechach polityki społeczne, czyli sektor publiczny, edukacja, kultura i turystyka, to są te rzeczy, na które najbardziej przeznaczono środki, przy czym 50% funduszu przeznaczono na duże projekty strategiczne, które... Oczywiście społeczeństwo obywatelskie czasami miewa zastrzeżenia do procesu ich wyboru z racji tego, że są to duże projekty, które zawsze budzą pewne kontrowersje. Proces partycypacyjny jest tam różnie oceniany, ale generalnie funkcjonuje.

Rumunia to trzecia największa alokacja. Data odejścia od węgla została ustalona na 2032 r. Udział węgla w 2025 r. wynosił około 14%. Fundusz obejmuje cztery regiony, ale nie tylko węglowe, bo także te związane z innymi paliwami kopalnymi lub z przemysłem energochłonnym.

Jest to proces scentralizowany. W Rumunii jest odgórny model wdrażania, czyli na poziomie rządowym. Większość środków przeznaczona jest dla MŚP. Natomiast procesy często są oceniane jako nieprzejrzyste. Przesunięto też środki na mechanizm Platformy Technologii Strategicznych dla Europy (STEP), czyli dotacje dla dużych przedsiębiorstw, co potrafi budzić kontrowersje.

Mimo tej scentralizowanej struktury jest jeden przykład mocnego zaangażowania społecznego. Tak jest w przypadku Doliny Jiu. Tam ten proces rzeczywiście powstał oddolnie. W dolinie powstały takie rady, które zaangażowały się w proces i generowały pomysły na to, jakie projekty mogły być wdrażane. Określały też kierunki rozwoju regionu na przyszłość. To jest akurat przykład tego, że przy odpowiednim zaangażowaniu społeczeństwa nawet w scentralizowanym modelu może pojawić się element lokalny. Natomiast na pewno ma on mniejszy wpływ, niż jest to np. w Polsce, gdzie fundusz jest znacznie bliżej obywatela.

Na końcu mamy właśnie Polskę, która uzyskała największą alokację z tego funduszu. Można powiedzieć, że udział węgla drastycznie spadł w ciągu ostatniej dekady.

Mamy model zdecentralizowany. Bardzo długo dyskutowano o modelu hybrydowym, który również pozwalałby na zarządzanie częścią procesu z poziomu krajowego. Myślę, że z perspektywy czasu można powiedzieć, że jest to trochę brakujący element.

Pięć regionów jest objętych funduszem. Dwa są bez wsparcia. Może region to jest za dużo powiedziane, ponieważ województwo dolnośląskie dostało środki z funduszu, natomiast na obszar Wałbrzycha, a obszar turowski ich nie dostał. Ze względu na brak planów spółki co do redukcji produkcji węgla czy emisji w tym obszarze Turowszów niestety nie mógł uzyskać finansowania w tym okresie. Wiem, że bardzo mocno walczy o to, by uzyskać to wsparcie w najbliższej perspektywie. Drugim takim obszarem jest Bogdanka, która w umowie społecznej jest wpisana jako ostatnia do zamknięcia. Plany strategiczne zarówno elektrowni, z którą współpraca jest najbliższa, jak i w ogóle, patrząc na zapisy „Krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu” (KPEiK) czy projektu rozwoju sieci energetycznych, wskazują, że węgiel może być potrzebny trochę krócej niż do 2049 r. W związku z tym tam też rozważa się opcję pozyskania wsparcia w tym obszarze.

Fundusz to oczywiście kluczowy instrument w Polsce, jeśli chodzi o sprawiedliwą transformację. Jest on skierowany tylko do regionów węglowych, natomiast miał bardzo znaczący

wpływ na tę zmianę podejścia w procesie transformacji, bo przed tym funduszem było bardzo dużo obaw społecznych, jeśli chodzi właśnie o zadbanie o obywateli i pracowników, jak i też o branżę powiązane. Natomiast to, że ten fundusz powstał, zbudowało pewną siatkę bezpieczeństwa. Tak to zostało odebrane. Podniosły się poziomy zaufania i akceptacji społecznej. Jako przykład zaangażowania można podać to, że na Śląsku powstała Regionalna Rada do spraw Sprawiedliwej Transformacji. W innych regionach też jest to konsultowane. Podmioty, które zajmują się sprawiedliwą transformacją, są zaangażowane w komitety monitorujące. Wyzwaniem pozostaje włączenie kluczowych przedstawicieli sektora energetycznego. Tutaj mogłabym powiedzieć o koordynacji, ale ten temat podejmnę może bardziej we wnioskach.

Natomiast teraz powiem, że wśród omawianych krajów wydatkowanie mamy na najlepszym poziomie, bo 12,5%. Ponad 73% wydatków jest zdecydowanych. Tak naprawdę z tygodnia na tydzień te procenty idą w górę. Akurat to są dane pobrane ze stron KE, gdzie takie są już zgłoszone, natomiast to idzie do przodu i ambicją jest to, żeby te środki...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

A ten raport jest za jaki okres?

Dyrektor programu Forum Energii Magdalena Chawuła:

Raport zawiera ostatnie dane, które były dostępne jesienią 2025 r.

Jakie są wnioski z wdrażania Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji? Jeśli chodzi o fundusz, to na pewno stanowił on właśnie impuls do zaangażowania się, jak i do tego, żeby patrzeć na ten proces jako na coś, w czym regiony mogą uczestniczyć. To taki sposób na wymyślenie swojej wizji na przyszłość. Wywoła to więc na pewno zmianę podejścia do tego procesu, bo patrzemy nie tylko na straty, ale też na to, co możemy zyskać w tym procesie. Na pewno wdrażanie funduszu zmobilizowało nas do opracowania długoterminowych strategii i harmonogramów odejścia od węgla, a przynajmniej na poziomie regionalnym, jak też pozwoliło na budowanie zaufania społecznego oraz łączenie inwestycji miękkich i twardych, o czym już mówiłam, bo to było bardzo korzystne. Wcześniej musiało być to realizowane z dwóch różnych funduszy, czyli aplikowano o różne środki, a tutaj pieniądze na inwestycje oraz na kwestie typu miejsca pracy i szkolenia można było uzyskać w jednym funduszu.

Jeśli chodzi o najbardziej efektywne modele zarządzania tym procesem, to myślę, że na podstawie raportu można powiedzieć o przemysłanych ramach finansowych, dedykowanych instrumentach i długoterminowym planowaniu, bo to było bardzo pomocne. Widzimy, że tam, gdzie strategie odchodzenia od węgla powstały na poziomie krajowym i zostały one jakoś ujednolicone we wszystkich dokumentach strategicznych, to ten proces przebiegał łatwiej. Tak samo łatwiej też było o zaangażowanie, ponieważ jeżeli ludzie mają jasny przekaz, to łatwiej go sobie internalizują. Chodzi też oczywiście o procesy partycypacyjne. Obywatel zaangażowany nie czuł się podmiotowo, tylko był częścią procesu. To udało się osiągnąć na poziomie regionalnym i lokalnym.

Teraz już ostatnie rzeczy, jeśli chodzi o wyzwania. Były problemy z opóźnieniami w tworzeniu tego funduszu. Brak było doświadczenia w obchodzeniu się z tym nowym instrumentem. Często właśnie na poziomie regionalnym nie posiadano doświadczenia we wdrażaniu funduszy. Przykładem jest przypadek Rumunii. Brakowało spójnych regulacji lub krajowej strategii. Wyzwaniem była też próba łączenia różnych źródeł finansowania.

Jakie są rekomendacje? Właściwie już troszeczkę o tym mówiłam. To długofalowe wsparcie i finansowanie ukierunkowane jakby w tym celu, również w przyszłej perspektywie, koordynacja działań, jeśli chodzi o zarządzanie na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym, a także strategie, harmonogramy i kluczowe elementy struktury finansowania sprawiedliwej transformacji oraz utrzymanie zasad z poprzedniej perspektywy.

Jeśli chodzi o najświeższe wiadomości, to Parlament Europejski przyjął stanowisko co do przyszłej perspektywy finansowej, która będzie punktem wyjścia do dalszych negocjacji z Radą. Parlament nie proponuje oddzielnego instrumentu, czyli jakby potwierdza się raczej narracja, że w przyszłości nie będzie tego instrumentu jako odrębnego. Natomiast powinien być on właśnie zachowany jako zasada horyzontalna i uwzględniona w planach krajowych.

Wiele z tych tematów, które dotyczą sprawiedliwej transformacji, jest zawartych w dokumentach programowych, ale jest też mowa o szerszym podejściu do procesu, czyli nie tylko właśnie regiony węglowe, ale i szersze grupy dotknięte transformacją, pozytywnie oceniły udział

regionów i samorządów w programowaniu, wdrażaniu i monitorowaniu tych środków. Tutaj jest światło. Chodzi o to, żeby rzeczywiście nie były to procesy scentralizowane, a realizowane z zaangażowaniem poziomów lokalnych. No i pozostaje też kwestia wątku kompetencji i rynku pracy, bo to jest bardzo istotny element, jeśli chodzi o transformację. Chcemy mówić nie tylko o samym zamykaniu, ale i o tym, czym zastąpić te miejsca pracy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Pani dyrektor, zmierzamy już do końca. Serdecznie pani dziękuję za poszerzenie tej prezentacji. Ujęła to pani syntetycznie i ładnie. Gratuluję tego raportu. Sięgnęła pani właściwie po wiele danych, co do których nie zawsze wiemy o tym, co się działo.

Ten projekt miał wiele dobrych stron, bo uświadomił, jak pani to wyraźnie podkreśla, że można tworzyć projekty, myśleć do przodu i zastanowić się nad tym, co trzeba zrobić. Wciągnął wiele samorządów i podmiotów do przygotowania terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji. To było takie pospolite ruszenie.

Oczywiście w tych pięciu regionach zamykało się to w zakresie marszałka województwa. Mamy niedosyt co do dwóch regionów, o których pani mówiła. Teraz mądrością nas wszystkich i rządu będzie to, żeby kontynuować działania w tych pięciu regionach, choć może w innym wydaniu, ale i szerzej, i z pełną perspektywą, i ze wsparciem tego, co jest zapisane choćby w umowie społecznej.

Tak jak mówimy, kraje, które starały się o środki FST, były na różnych drogach. Miały różny miks energetyczny. Na osi czasowej wyznaczały sobie zejście z węgla na miarę swoich możliwości, bacząc na bezpieczeństwo energetyczne.

Zawsze mnie dziwią Niemcy, bo gdy patrzę na te slajdy, to widzę, że mieli niedużo do zrobienia, ale otrzymali kwotę ponad 2 mld euro. Z drugiej strony, jak pani tu wyraźnie zaznaczyła, sami do tego projektu dołożyli 41 mld zł. To też świadczy o jakimś realnym podejściu do tego. Być może to też była zachęta.

Serdecznie pani dziękuję za tę prezentację. Przepraszam, że nie możemy tego ciągnąć, bo mamy głosowania.

Dyrektor programu Forum Energii Magdalena Chawuła:

Tak. Panie przewodniczący, mam tylko taką prośbę, żebyśmy w najbliższej przyszłości spotkali się z wami i przedyskutowali jednak ten materiał, bo myślę, że to jest bardzo interesujące, szczególnie w kontekście tego, w jaki sposób fundusz jest w Polsce wykorzystywany. Jeżeli mogę pana poprosić, to...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Myślę, że każdy poseł otrzyma tę prezentację. Będziemy się zastanawiać, co dalej. Każdy przeanalizuje szczegóły, bo to wszystko mamy spisane, więc jeśli zajdzie taka potrzeba, to jeszcze raz będziemy to organizować przy współudziale regionów górniczych, które biorą w tym udział. Może tak powiem. Dziękuję serdecznie. Strona społeczna też wtedy będzie w tym uczestniczyła.

Bardzo państwu przepraszam, ale to nie jest mój wybryk. Chciałbym, żebyśmy na ten temat jeszcze porozmawiali. Wybaczcie. Siła wyższa. Mamy głosowania. Serdecznie państwu dziękuję za obecność. Przepraszam za potknięcia, które są, ale... Jako przewodniczący, jak mówię, mogę się tylko z tym zgodzić. W dniu dzisiejszym nie miało być posiedzenia Sejmu. Zakładaliśmy, że będzie to wolny tydzień, więc gdy państwo przyjadą, to poświęcimy temu więcej czasu. Zresztą tak prowadzę podkomisję, żebyśmy mieli obrady poza posiedzeniami Sejmu. Wtedy jest większa swoboda. Nikt nas nie zaskoczy, chociaż różnie to bywa.

Dziękuję serdecznie za obecność i za uwagę. Dziękuję sekretariatowi, szczególnie za to, że w takim trybie dość sprawnym to przygotował. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie.