



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(725)

107. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 25 lutego 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat sytuacji w polskim przemyśle motoryzacyjnym.

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 13)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Grzegorz Banaś)

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Otwieram sto siódme posiedzenie senackiej Komisji Gospodarki Narodowej.

Dzisiaj w punkcie pierwszym porządku obrad przewidywane jest wypracowanie stanowiska w sprawie sytuacji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce.

Chciałbym gorąco i serdecznie powitać pana ministra właściwego na dzisiaj do tych spraw. Wiemy, że w związku z tym, iż pan premier Pawlak stracił swojego tatę, pani minister, która odpowiada wprost za sprawy, między innymi, związane z przemysłem motoryzacyjnym, dzisiaj nie mogła być obecna. Ale bardzo się cieszymy, że jest z nami pan minister Korolec wraz z towarzyszącymi mu pracownikami – serdecznie witam. Myślę, że ze strony pana ministra i jego współpracowników będziemy mogli usłyszeć kompetentne wypowiedzi w sprawie, która jest przedmiotem naszego dzisiejszego spotkania.

Serdecznie witam też bardzo licznie zgromadzonych przedstawicieli przemysłu motoryzacyjnego. Zacznę od osób, które reprezentują instytucje zrzeszające pracodawców. Serdecznie witam przewodniczącego Konferencji Pracodawców „Lewiatan”, pana Janusza Woźniaka. Witam wszystkich tych, którym stan przemysłu motoryzacyjnego leży w sposób szczególny na sercu, bo oprócz, oczywiście, strony pracodawców, bardzo mocno jest także reprezentowana strona społeczna, strona związkowa. Są z nami przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Motoryzacyjnego NSZZ „Solidarność”, pan Bogdan Szozda, którego serdecznie witam, oraz przewodniczący Sekcji Krajowej Motoryzacji ZZiT, członek Zarządu Forum Związków Zawodowych – też serdecznie witam. Czy pan prezes Polskiej Izby Motoryzacji jest z nami dzisiaj? Chyba nie, bo tak właśnie patrzę po twarzach...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak? Zatem dziękuję pani bardzo za obecność.

Są także przedstawiciele najważniejszej firmy w Warszawie – mówię o stronie społecznej, a jednocześnie też o stronie reprezentującej pracodawców, bo pan Janusz Woźniak oprócz tego, że jest szefem konfederacji, to jest też prezesem FSO na Żeraniu. Witam raz jeszcze. Witam również szefów związków zawodowych działających na Żeraniu oraz szefa NSZZ „Solidarność” regionu Mazowsze.

Jeżeli kogoś pominąłem, to proszę o wybaczenie. Jest tak bardzo liczna reprezentacja... Ale, jeszcze raz podkreślam, stanowi to zarówno o wadze sprawy, nad którą dzisiaj dyskutujemy, jak i o silnym zainteresowaniu wszystkich stron, od których wiele zależy, gdy chodzi o sposób prowadzenia spraw już wewnątrz, że tak powiem, przemysłu motoryzacyjnego.

Serdecznie witam oczywiście wszystkie panie i panów senatorów, jak i osoby, które nieodmiennie przygotowują nasze spotkania, czyli przedstawiciele obsługi Komisji Gospodarki Narodowej.

Szanowni Państwo, pozwolicie, że w celu zrealizowania punktu pierwszego porządku obrad procedowanie będziemy prowadzić w następujący sposób. Najpierw oczywiście oddamy głos stronie rządowej, żeby zechciała przedstawić stan tego przemysłu na dzisiaj – bo trzeba przede wszystkim dla wiedzy państwa senatorów przedstawić fakty, które do tej pory miały miejsce. Bardzo istotny jest również specjalny dezyderat, który został przygotowany wspólnie przez Komisję Infrastruktury i Komisję Gospodarki Narodowej – mówię tu o komisjach sejmowych. W tym dezyderacie, który szanowni państwo macie przed sobą, są pewne propozycje działań pod adresem rządu pana premiera Tuska, które w sposób, powiedziałbym, bardziej dynamiczny spowodowałyby zmiany – te, które są możliwe, oczywiście – na rzecz tej gałęzi przemysłu.

Myślę, że dezyderat ten będzie jakby kanwą naszego dzisiejszego spotkania, bo on w sposób, zdaje się, bardzo precyzyjny formułuje to, jakie sposoby rozwiązania problemów widzi środowisko motoryzacyjne. A dysponując czasem i wiedzą pana ministra oraz jego pracowników, będziemy mogli się zorientować, na ile zaawansowane są już prace. I jakby konkluzją naszego dzisiejszego spotkania będzie podjęcie uchwały albo raczej przyjęcie stanowiska przez komisję gospodarki, która też odniesie się do tego problemu.

Ale najpierw zderzmy, że tak powiem, dwa stanowiska, czyli proces, który dzieje się w ministerstwie, z tym, co proponuje środowisko przemysłu motoryzacyjnego. Zatem, jeśli państwo pozwolicie, oddam głos panu ministrowi.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Marcin Korolec:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Mam nadzieję, że nie będziemy musieli zderzać stanowisk, ale że uda się wypracować jedną stronę.

(Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś: Tak, nie zderzać, ale uzupełniać.)

Na wstępie chciałbym powiedzieć, że ministerstwo analizuje...

(Głos z sali: Nie słyhać. Bliżej mikrofon.)

Bliżej mikrofon, dobrze.

Na wstępie chciałbym powiedzieć, że gdy patrzymy na rozwój wydarzeń czy rozwój kryzysu w Unii Europejskiej, to, muszę powiedzieć, sytuacja jest niezwykle dynamiczna. Obserwujemy bardzo różne zachowania poszczególnych państw i poszczególnych administracji w tym zakresie. Niektóre z podjętych czy planowanych działań wydają się bardzo zasadne, inne budzą jednak szereg wątpliwości nie tylko co do ich strony ekonomicznej, ale co do ich spójności z myśleniem europejskim i z rozumieniem tego, co jest, wydaje się, jednym z największych osiągnięć Unii Europejskiej, a mianowicie wspólnego rynku. Wypowiedzi takich polityków jak pan prezydent Francji budzą daleko idące zastrzeżenia.

Na wstępie chciałbym również powiedzieć, że miałem przyjemność spotkać się z ambasadorem czeskim, który poinformował mnie, że w związku z planem ratowania gospodarki niemieckiej, uchwalonym przez administrację niemiecką, znacznie wzrosła

w Czechach produkcja i eksport samochodów Škoda. W związku z tym działania na poziomie Unii Europejskiej, w mojej ocenie, jeżeli mają prowadzić do jakichś realnych rezultatów, to powinny być to działania wspólne i skoordynowane wszystkich państw członkowskich, a nie działania partykularne poszczególnych państw. Bo po prostu rodzi się niebezpieczeństwo, że wszyscy razem będziemy próbować jakoś wydłubać się z tego kryzysu, a wspólnego efektu nie będzie.

Chcę przypomnieć również, skoro mówimy o przemyśle samochodowym, że w 2008 r. zanotowano w Unii Europejskiej spadek sprzedaży samochodów w porównaniu ze statystykami z 2007 r. Ten spadek był dość znaczący, bo sięgał 8%. Zgodnie z przewidywaniami – jak rozumiem Komisji Europejskiej, tak? – wydaje się, że w roku 2009 nastąpi dalszy spadek sprzedaży nowych samochodów. Gdy chodzi o samochody osobowe, to Komisja szacuje to na mniej więcej 10% – 20%, a gdy chodzi o samochody dostawcze, to na jakieś 30%. Te niedobre informacje i te dane statystyczne skłoniły Komisję Europejską do tego, żeby sprawą się zająć w sposób bardziej dynamiczny.

Komisarz do spraw przemysłu, pan Verheugen, wiceprzewodniczący komisji, podjął szereg działań w tym zakresie. Jednym z nich było zrealizowanie spotkania na wysokim szczeblu na temat spraw przemysłu motoryzacyjnego. To spotkanie miało miejsce 16 stycznia. Celem tego spotkania – ja w nim nie uczestniczyłem, była tam pani minister Henclewska – miała być wymiana informacji i próba koordynacji różnych działań, które miałyby na poziomie państw członkowskich przeciwdziałać skutkom kryzysu. Wiem, że wymiana informacji dotyczyła różnych sposobów pobudzenia produkcji, a w szczególności pobudzenia sprzedaży samochodów oraz instrumentów, które by mogły temu celowi służyć. Chodziło o różnorakie zachęty proinnowacyjne czy proekologiczne, wprowadzanie specjalnych podatków ekologicznych, promowanie samochodów zużywających mniej paliwa czy paliwa ekologiczne, promowanie produkcji tych samochodów.

Gdy chodzi o działania Ministerstwa Gospodarki, to chcę powiedzieć o pięciu z nich, nad którymi obecnie dyskutujemy wewnątrz administracji. Chciałbym przypomnieć, że 22 stycznia został opublikowany dokument dotyczący pakietu działań Ministerstwa Gospodarki na rzecz stabilności i rozwoju. W pakiecie tym zaproponowane zostały rozwiązania związane z uelastycznieniem rozliczania czasu pracy oraz wydłużeniem okresu rozliczeniowego z trzech do dwunastu miesięcy. To jest pierwszy instrument.

Drugi instrument to dofinansowanie wynagrodzeń pracowników w przypadku przestojów w produkcji. W tej kwestii zastanawiamy się wspólnie z ministerstwem pracy, czy dodatkowe środki publiczne, które zasiliłyby wynagrodzenia, miałyby pochodzić z Funduszu Pracy czy raczej z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Socjalnych. Dyskusję na ten temat prowadzimy jeszcze wraz z kolegami z ministerstwa pracy.

Po trzecie, rozważamy możliwość wprowadzenia dopłaty do zakupu samochodu w przypadku złomowania starego. Taki instrument został obecnie wprowadzony przez administrację niemiecką.

Czwarty instrument, który został zaproponowany, czy nad którym trwa dyskusja, polega na wprowadzeniu instytucji leasingu konsumenckiego.

Piąty jest instrument dotyczący tego, w jaki sposób można by zastąpić obecne rozwiązania akcyzowe podatkiem ekologicznym, którego wysokość wiązałyby się z poziomem emisyjności. To de facto byłoby również promowanie rozwiązań ekologicznych i promowanie nowych technologii.

To może tyle tytułem wstępu. Spróbuję odpowiedzieć na pytania, jeżeli będę umiał, a jeżeli nie, to poproszę kolegów z departamentu o pomoc. Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Myślę, że teraz poprosimy naszych gości, by również zechcieli wypowiedzieć się w tej sprawie. I gdy tak patrzę, to najbliższej mnie jest akurat pan przewodniczący, zatem pozwolicie państwo, że w związku z tym oddamy głos pracodawcom.

Panie Przewodniczący, proszę bardzo.

**Przewodniczący Zarządu Związku Pracodawców Motoryzacji
Janusz Woźniak:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś: Każdy się zgłasza, więc...)

Ja zgłosiłem się, ponieważ wymienił pan moje nazwisko i chciałbym, żeby precyzyjnie została zapisana moja funkcja. Jestem przewodniczącym Związku Pracodawców Motoryzacji, najstarszej organizacji pracodawców powstałej w 1992 r. Jestem również wiceprezesem Konfederacji Pracodawców „Lewiatan”. Chciałbym, żeby to precyzyjnie było przekazane, bo jeżeli sobie będę uzurpował jakieś inne prawa, to później koledzy oczywiście będą mieli do mnie pretensje. To w kwestii wyjaśnienia.

Przejdę teraz do meritum sprawy. Panowie senatorowie otrzymali materiał, w którym dość precyzyjnie przedstawiona została sytuacja przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, jak również propozycje, które organizacje pracodawców zgłaszały na przestrzeni ostatnich trzech miesięcy. Chciałbym tylko przypomnieć, że 10 grudnia sześć organizacji pracodawców i pracobiorców zgłosiło do prezesa Rady Ministrów propozycje rozwiązań, które powinny pomóc motoryzacji w okresie kryzysu. Przedstawiciele tych wszystkich organizacji są dzisiaj obecni na sali, są również przedstawiciele związków zawodowych, którzy z nami 10 grudnia podpisywali to wystąpienie i podpisywali się pod propozycjami, które miały pomóc przemysłowi motoryzacyjnemu. Niestety do dzisiaj nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi na to wystąpienie, jak również nie wiemy, które z proponowanych rozwiązań mają szansę w najbliższym czasie wejść w życie, bo żadne z nich na razie nie funkcjonuje.

Ja również, jako prezes zarządu grupy kapitałowej FSO muszę powiedzieć, że mam dylemat, bo w związku z tym, że produkcja spada, będę musiał za dwa, trzy miesiące przejść na pracę jednozmianową. Wtedy oczywiście będę miał problem, co zrobić z wysoko wykwalifikowanymi pracownikami, których przyjmowałem w ubiegłym roku, kiedy jeszcze kryzysu nie było. W ubiegłym roku uruchomiliśmy produkcję nowego samochodu, więc w pierwszym i w drugim kwartale przyjąłem około sześciuset, siedmiuset nowych pracowników. Dzisiaj, w czasie kryzysu, ze względu na konieczność przejścia na jedną zmianę, będę musiał tych pracowników zwolnić. I teraz oczywiście będę rozmawiał ze związkami zawodowymi, czy to mają być definitywne zwolnienia, czy będzie jakiś system wsparcia, że zamiast definitywnego zwalniania tych ludzi będę część pracowników mógł przesłać na czasowe nieświadczenie pracy i uzy-

skam jakieś wsparcie finansowe z tego tytułu. Ten kryzys kiedyś się skończy – myślę, miejmy nadzieję, że nie potrwa dłużej niż do końca tego roku – i później będziemy musieli zwiększać produkcję. I oczywiście nie chciałbym tych pracowników od początku szukać, szkolić i namawiać do tego, żeby przyszli z powrotem do pracy.

Są tu dzisiaj ze mną przedstawiciele małych firm produkujących komponenty, również dla mnie. I ci prezesi również od wielu miesięcy, już od czterech, starają się o jakiś kredyt obrotowy na zakup materiałów do produkcji komponentów. Niestety otrzymali odpowiedź z Banku Gospodarstwa Krajowego: zgłóście się na początku kwietnia, bo obecnie nie ma żadnych rozwiązań, które by tego rodzaju firmom w czasie kryzysu umożliwiły uzyskanie kredytów. Ale myślę, że koledzy również będą zabierali głos.

Pan minister powiedział, że Niemcy wprowadzili system dopłat. Otóż, chciałbym powiedzieć, że nie tylko Niemcy, ale także Austria, Francja, Rumunia, Szwecja, Włochy wprowadziły ten system, a my ciągle dyskutujemy i dyskutujemy nad możliwymi rozwiązaniami. Myśl, że czas już skończyć dyskusje na temat możliwych rozwiązań i zacząć działania, żeby te propozycje po prostu weszły w życie i zaczęły funkcjonować. Trzeba skończyć dyskusje na temat tego, co produkuje przemysł motoryzacyjny, ile eksportuje i jakie samochody. Teraz chodzi o to, żebyśmy mogli dostać informację, która z propozycji wsparcia motoryzacji już funkcjonuje i gdzie możemy się udać, żeby z tych propozycji skorzystać. Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję uprzejmie.

W kolejności zgłoszeń – bardzo pana przepraszam, ale pani była pierwsza – teraz oddaję głos pani, a potem oczywiście pan przewodniczący.

Sekretarz Generalny w Konfederacji Pracodawców „Lewiatan” Małgorzata Wychowaniec:

Nazywam się Małgorzata Wychowaniec. Jestem sekretarzem generalnym Konfederacji Pracodawców „Lewiatan”.

Chciałabym powiedzieć, że rzeczywiście – mówił o tym pan minister – duża część z postulatów, które myśmy zgłaszali w naszym wspólnym wystąpieniu do pana premiera Tuska 10 grudnia jest zawarta w projekcie „Działania Ministerstwa Gospodarki na rzecz stabilności i rozwoju”, ale to zupełnie niczego nie rozwiązuje.

Chciałabym państwu uświadomić... zresztą państwo sami doskonale wiecie, jak długo trwa procedura legislacyjna związana z uchwalaniem rozwiązań w formie ustaw. To niestety nie uratuje tego przemysłu. Te wszystkie rozwiązania, które mają przejść tryb ustawowy, skończą się tym, że wejdą w życie po wakacjach, a wtedy to już nawet nic nie będzie do zbierania, że tak powiem, ponieważ do tego czasu wszystko, co ma się zawalić, już się zdaży zawalić, zwolnienia już będą musiały być poczynione. Po prostu nie można czekać w nieskończoność, bo nie ma na to pieniędzy, nie ma na to środków.

Ja chciałabym zaapelować, żebyście państwo wspólnie jako ciało ustawodawcze, ciało rządowe, które jest w stanie podejmować decyzje, zastanowili się nad takimi sposobami pomocy dla tego sektora, które byłyby skuteczne. To znaczy przyjąłby

formę nowelizacji, małych nowelizacji ustaw, co umożliwiłoby wydanie rozporządzeń, dzięki którym w szybkim trybie wprowadzono by rozwiązania, które rzeczywiście mogłyby temu sektorowi pomóc. Gdy chodzi o inne sposoby, należy mieć pełną świadomość konsekwencji zaniechania działań albo podjęcia działań zbyt późno. Niestety, jeżeli te działania będą podjęte zbyt późno, to problem rozwiąże się sam, ale nie w kierunku, który byłby dobry dla gospodarki Polski. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję uprzejmie.
Proszę bardzo, Panie Przewodniczący.

**Członek Zarządu Głównego Forum Związków Zawodowych
Marek Dyżakowski:**

Marek Dyżakowski, Forum Związków Zawodowych.

Przede wszystkim chciałbym podziękować prezydium komisji, że dzisiaj mogliśmy się spotkać, że do tego spotkania doszło.

Pracodawcy i pracobiorcy walczą o branżę motoryzacyjną już od października. W październiku już spodziewaliśmy się, że ogólnoswiatowy kryzys finansowo-gospodarczy dotknie i nas. Mamy już, że tak powiem, pewne sukcesy, bo powstał dezyderat łączonych komisji sejmowych, Komisji Gospodarki i Komisji Infrastruktury. I tu również liczymy na senacką Komisję Gospodarki Narodowej, że nam w tej sprawie pomoże.

Odnosząc się do wystąpienia pana ministra, gdy chodzi o politykę europejską, chciałbym zwrócić uwagę państwa na to, że niestety, ale w kryzysie każdy kraj prowadzi politykę swoją własną. Tu nie znosi się na to, żeby była jakaś wspólna polityka europejska dotycząca branży motoryzacyjnej. Proszę tylko zwrócić uwagę na sytuacje w dwóch krajach europejskich, które są potentatami na rynku samochodowym.

Francja. W dokumentach, które państwo otrzymaliście, jest napisane, że we Francji sprzedano mniej samochodów, bo sprzedano mniej. Ale okazuje się, że marek francuskich sprzedano więcej o 3%. Wynika z tego jasno, że ten kraj prowadzi politykę, w ramach której walczą o miejsca pracy w branży.

Niemcy. Dofinansowanie do kupna nowego samochodu, pod warunkiem oddania starego na złom, wynosi 2,5 tysiąca euro. I na tym się pomoc nie kończy. Bo jeżeli Niemiec odda starego mercedesa na złom, dostaje 2,5 tysiąca euro, a gdy pójdzie po nowego, dostaje drugie 2,5 tysiąca euro od producenta i dealera. Czyli dostaje 5 tysięcy euro. Nie dziwny się więc, że w tych krajach sprzedaż będzie rosła.

Skoro chcemy przemysł motoryzacyjny uratować w odpowiednim momencie, to ja mam pytanie: na jakim etapie są wszystkie te postulaty, wnioski, zalecenia, między innymi dotyczące zasilania wynagrodzeń, dopłat do zakupu u nas samochodu nowego, leasingu konsumenckiego? Leasing konsumencki dotyczy wprawdzie osób prywatnych, ale samochodów nowych. Jest więc pytanie, czy ten leasing będzie tak rzucony na żywioł, czy chcemy pomóc producentom samochodów.

Akcyza. No, tu propozycje są już naprawdę różne. Żeby akcyzę zastąpić podatkiem ekologicznym, podatkiem od ruchu drogowego, nie wiem, czym jeszcze. Cały czas się o tym mówi, a gdzie są konkrety do tego wszystkiego? Czy na posiedzeniu komisji jest przedstawiciel Ministerstwa Finansów? Bo wszystko się sprowadza do

tego, że tu coś się poustala, a i tak później zadecyduje minister finansów. My możemy sobie poustalać pewne rzeczy, a i tak później gdzieś to zginie. Dlatego uważam, że trzeba zwrócić uwagę na to, że podczas tego typu posiedzeń musi być bezwzględnie przedstawiciel Ministerstwa Finansów. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo za tę wypowiedź.

Zgodnie z kolejnością zgłoszeń, pan przewodniczący Bogdan Szozda.

Oddaję panu przewodniczącemu głos.

**Przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Motoryzacyjnego
Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”
Bogdan Szozda:**

Dziękuję serdecznie, Panie Przewodniczący.

Bogdan Szozda, sekcja krajowej motoryzacji NSZZ „Solidarność”.

Ja króciutko, bo właściwie pan prezes Woźniak i kolega z Forum Związków Zawodowych, który się wypowiadał przede mną, powiedzieli to, co ja również chcę powiedzieć.

My właściwie od października zeszłego roku zabiegamy o to, aby rząd zdecydował się pomóc naszemu przemysłowi. Ja przypomnę, że oprócz wspólnego wystąpienia pracodawców i związków zawodowych w grudniu, myśmy jako „Solidarność” również w styczniu przesłali do pana wicepremiera Pawlaka nasze stanowisko w tej sprawie, prosząc go, aby rząd przedstawił konkretne propozycje pomocy. Do tej pory nie dostaliśmy odpowiedzi na nasze wystąpienie. Odbywają się spotkania zespołów Komisji Trójstronnej, na których zbierają się oczywiście przedstawiciele pracodawców oraz związków i coś wspólnie wypracowują. Ale, niestety, kiedy się stawia konkretne pytanie przedstawicielom strony rządowej, to nie ma ani propozycji, ani rozwiązań.

Ja myślę, że my dłużej nie będziemy czekać. Ja tylko przypomnę, choć pewnie wszyscy państwo o tym wiecie, od poniedziałku do piątku stoi, że tak powiem, ma postojowe fabryka Volkswagena w Poznaniu. Ja myślę, że, jak powiedział pan prezes Woźniak, jeśli po prostu nie będzie tej pomocy, to pojawią się propozycje zwolnień pracowników. Ja przypomnę, że kilka tysięcy pracowników już zostało w naszym przemyśle zwolnionych, dlatego że większość firm pozwaliała już pracowników zatrudnianych przez agencje pracy tymczasowej. A to są tacy sami pracownicy, jak ci zatrudnieni na czas nieokreślony. I nie jest dla nas obojętne, że się zwalnia pracowników zatrudnianych przez agencje, bo to też są ludzie, którzy po prostu chcą pracować i chcą zarabiać. Dlatego pomoc musi zostać udzielona, bo w przeciwnym przypadku rzeczywiście staniemy przed dość trudną sytuacją. My jako związki zawodowe, ja mogę się wypowiadać w imieniu „Solidarności”, zastanawiamy się nad tym i to nie może tak być, że będziemy czekać na rozwiązania do czerwca. Pani już tu powiedziała, że rozwiązania nie mogą być wprowadzone w czerwcu, bo wtedy będzie już po fabrykach.

Rząd bardzo zabiegał o inwestycje związane z przemysłem motoryzacyjnym i w ostatnich latach bardzo dużo tych inwestycji w Polsce powstało. A teraz po prostu mówi się, że nas ten przemysł nie interesuje, i że możemy sobie zwalniać. Słyszałem, na przykład, na posiedzeniach sejmowej Komisji Gospodarki opinie z ust panów po-

słów: przecież wy te samochody sprzedajecie, przecież nimi nie jeżdżą Polacy. No, racja, ale Polacy je produkują. My musimy bronić naszych miejsc pracy i będziemy ich bronić.

Ja mam serdeczną prośbę do panów senatorów z Komisji Gospodarki Narodowej, aby rzeczywiście wzmóc działania również ze strony państwa, aby polski rząd, rząd pana premiera Tuska przedstawił wreszcie propozycje. Bo, tak jak powiedziałem, odbywają się spotkania, coś tam wypracowujemy, ale kiedy do strony rządowej kierowane są konkretne zapytania o konkretne propozycje, to żadnych propozycji nie ma. Jak dużo czasu potrzebuje rząd, żeby przedstawić coś konkretnego? Te propozycje, Panie Ministrze, muszą być przedstawione i bardzo prosimy, aby były przedstawione w miarę jak najszybciej. Różne propozycje są już zawarte w naszych wystąpieniach. Trzeba tylko to przejrzeć, rozpisać i konkretnie powiedzieć, że proponujemy to, to i to, aby chronić miejsca pracy.

My jako związek zawodowy czy związki zawodowe przede wszystkim zabiegamy o to, żeby nie zwalniać pracowników. I nie będziemy dopuszczać do tego, aby fabryki ich zwalniały, ale z drugiej strony mamy świadomość, że coś po prostu trzeba robić. Skoro produkcja spada – a niestety w roku 2009 nastąpi pogłębienie spadku produkcji, zresztą pan minister również w swojej wypowiedzi zwrócił na to uwagę – to potrzeba jakiegoś zabezpieczenia, aby chronić nasze miejsca pracy i naszych pracowników. Dlatego w imieniu „Solidarności” zwracam się z apelem i do rządu, do pana ministra, i do Senatu, aby wzmóc te działania, aby propozycje wreszcie zostały przedstawione. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu.
Proszę bardzo.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jakub Faryś, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Na naszą organizację składa się trzydzieści sześć firm, praktycznie wszystkie z nich to producenci pojazdów i ich przedstawiciele.

Ja chciałbym zwrócić uwagę... Moi przedmówcy właściwie bardzo wyczerpująco powiedzieli, jaka jest sytuacja w przemyśle. A musimy mówić o dwóch sprawach: o sytuacji w przemyśle, w produkcji, i o sytuacji na rynku wewnętrznym.

Sytuacja w przemyśle, jaka jest, to wszyscy przede mną powiedzieli. Jest bardzo źle, nazwijmy rzecz po imieniu. Ja chciałbym zwrócić uwagę tylko na jedną kwestię – czas. Koledzy wspominali, że nasze działania – bo właściwie wszyscy mówimy jednym głosem, wszystkie organizacje, wszyscy mówią prawie dokładnie to samo – zaczęły się pod koniec... czy może inaczej, gdzieś koło września zeszłego roku. Dzisiaj jest, dzięki Bogu, koniec lutego. I jedynie Ministerstwo Gospodarki – i tutaj chyba możemy podziękować, bo zobaczcie państwo, jest pan minister, jest pan dyrektor i są osoby, które tym się interesują, z innych ministerstw nie ma nikogo – próbuje coś zrobić. A w tym czasie w dziewięciu krajach, tak jak było tu wspomiane, wprowadzono za-

chęty do sprzedaży. Kilkanaście krajów wprowadziło różne systemy czy różne formy pomocy branży motoryzacyjnej. W Polsce wydarzyła się prośbę państwa, jedna rzecz: został podniesiony podatek akcyzowy. No, to jeżeli tak mamy dbać o motoryzację, to dajmy sobie spokój, to jest strata czasu. W związku tym apelujemy o to, żeby zmiany działały się szybko, apelujemy o czas.

Druga sprawa, o której mówiłem, czyli sytuacja na rynku wewnętrznym. Od kilku lat, może nawet nie kilkunastu, ale od kilku lat mówimy: podatek akcyzowy jest tylko i wyłącznie podatkiem fiskalnym, nie ma żadnej innej funkcji, wprowadźmy podatek ekologiczny. Ja pamiętam chyba dwa albo trzy projekty, które w tym gmachu, nie w Senacie, ale w Sejmie, doszły do trzeciego czytania. Dwa doszły do trzeciego czytania. I nagle jakies tajemne siły oba projekty wyrzuciły.

VAT. Zapadł wyrok trybunału w Strasburgu. Za chwilę będzie wylew samochodów „kratkowych” i nikt tego nie zauważa. Znowuż będzie kolejna głupota, nazwijmy rzecz po imieniu, bo klienci wybierają to, co tańsze. I nic się w tej sprawie nie dzieje.

Używane samochody. Na początek powiem tak: nikt spośród tu siedzących nie ma nic przeciwko używanym samochodom. Używane samochody są normalną częścią rynku. Ale nie samochody, które trafiają do nas w skandalicznym stanie technicznym, które nigdy nie powinny do nas trafić.

Kolejna sprawa – kontrola stanu technicznego. Od iluś lat powtarzamy, że system kontroli technicznej jest nieszczelny. Samochody, które nie powinny nigdy trafić na drogi, na nie trafiają.

I wreszcie może kwestia zupełnie drobna, ale też zwiększająca dochody budżetu, coś takiego, jak rok produkcji. Polska jest chyba obecnie jedynym krajem w Europie, w którym kluczowy jest rok produkcji samochodu. A ja pytam, czym się różni samochód z końca grudnia od tego, który był wyprodukowany na początku stycznia. Ano niczym, poza tym, że w salonie kosztuje 20% lub 15% mniej.

To są sprawy, o których my naprawdę mówimy od lat. Piszemy pisma. Wystąpienia każdej z naszych organizacji pewnie już nawet nie na kilogramy, ale na setki kilogramów papieru można przeliczyć. Mój apel jest taki: naprawdę prosimy o jak najszybszą reakcję. Bo to wszystko są rzeczy znane, oczywiste. Wiele firm konsultingowych było pytanych o zdanie i wszyscy zgodnym chórem mówią to samo. I co? I nic. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Teraz pan prezes.

Proszę bardzo.

**Prezes Zarządu Dongwon ZS Polska Sp. z o.o.
Krzysztof Rozenberg:**

Nawiązując do tego, co przed chwilą powiedział kolega Foryś – ja myślę, że były to bardzo cenne uwagi – przeczytałem pierwsze zdanie z planu ministerstwa na rzecz stabilności i rozwoju: „W porównaniu z USA czy krajami Europy zachodniej bezpośrednie zagrożenie kryzysem finansowym w Polsce jest niewielkie”. To, co koleżdy przed chwilą mówili, jest to potwierdzenie tezy, że rząd niespecjalnie w ogóle się

tym zajmuje. Jedyni, którzy naprawdę próbują podejść do sprawy całościowo, to przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki.

Powiem coś tak trochę złośliwie, a na końcu zadam pewne małe pytanie. Spotkałem się 16 grudnia z ministrem Szejnfeldem, 22 grudnia i 12 lutego z panią minister Henclewską i bardzo mi miło, że dzisiaj spotykam się z panem ministrem Korolcem. Zawsze będzie to miłe odnotowanie w annałach firmy. Ale rozwiązanie problemów się w ogóle nie posuwa do przodu.

(Głos z sali: Ten sam problem.)

We wrześniu się o tym zaczęło mówić. Zdefiniowano obszary, wcale nie głupio, zdefiniowano nawet metody i środki, też nawet nie najgorzej. A co się dzieje dalej? Przykładowo komisja przyjmuje dezyderat, o którym pan przewodniczący mówił, któremu też dziękuję, bo się drugi raz z nim widzę w sprawach motoryzacyjnych, więc...

(Głos z sali: Niech sobie pan to też w annałach odnotuje.)

Też odnotuję...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Chcę powiedzieć, że się nic nie dzieje. Jest koniec lutego. Ja beznamiętnie – tu kolega, pan prezes, już się zaczyna śmiać – mówię, że moja firma ma zamówienia. Ja jestem prezesem w jednej firmie motoryzacyjnej, nie ważna jest jej nazwa, członkiem zarządu, wiceprezesem w drugiej. Zatrudniały te firmy razem sześciuset ludzi – niby nic, ale funkcjonują w małych ośrodkach, żeby było ciekawiej jeden z nich jest pod Zieloną Górą w Korzuchowie, a drugi w Grójcu pod Warszawą. Ja jestem taki trochę turysta. Obydwie te firmy odchudziliśmy, że tak powiem, razem już o 28% – 29%. W planie jest nie mniej niż kolejne 30%. Ale to nawet nie to chodzi, bo ludzie to rozumieją. Problem polega na tym, że się absolutnie nic nie zmienia. Jedna z tych firm ma zamówienia, nawet w kryzysie, które gwarantują poziom produkcji umożliwiający pełne samofinansowanie się firmy. Od trzech miesięcy chodzę i proszę, wysłałem dokumenty do kilkunastu banków... Ale spotkać się nie chcą. Pisałem nawet do Banku Gospodarstwa Krajowego, który w tym programie ma mieć dość istotną pozycję wspierającą, motywującą, gwarantującą. Odpisali mi tak: wie pan, coś tam słyhać, po korytarzach informacja krąży, już pismo u państwa w materiałach, myślę, jest, coś tam się wyjaśni do końca marca, więc wtedy państwo przyjdźcie. Potrzeba 6 milionów zł w formie kredytu obrotowego albo jakiegoś innego. Firma ma zamówienia i krótko mówiąc, w tym roku mam do spłacenia ileś tam kredytu inwestycyjnego, w sumie około 9 milionów zł. My już nie mówimy, że racjonalne by było, skoro firma się samofinansuje, zablokować spłatę, obsługiwać odsetki – jest to około 1 miliona zł – *kein...* przepraszam, żaden problem. W ogóle bank szuka pretekstu, aby stwierdzić, że warunki umowy uległy zmianie i teraz trzeba ustanowić kredyt wymagalny. Proszę zwrócić uwagę, że tak się dzieje we wszystkich obszarach, nie tylko w motoryzacji. I co się dzieje? Za dosłownie moment będę musiał podjąć określone, przykre, gdy chodzi o liczbę miejsc pracy, decyzje. No, bo co mamy zrobić? 6 milionów zł przy obrotach firmy 60 milionów zł, przy podatku dochodowym... I mówię do banku: mogę wam to jeszcze dodatkowo zabezpieczyć. A oni na to: wie pan, takie czasy, no, program, zobaczymy. Koleżanka tu miała rację, że ustawowe, racjonalne rozwiązania, które popiera Ministerstwo Gospodarki – ale ono jest samo – nie przejdą poprzez formułę międzyresortowych uzgodnień szybciej niż przed wakacjami. I będzie przykre, że to położy, że tak powiem, te firmy.

Na poprzednim spotkaniu, w którym pan senator uczestniczył, pamięta pan, tam niektórzy mówili, że potrzebne jest do dwóch miesięcy, że marzec, kwiecień to będzie finisz. I mówię panu, że oni mieli rację. W moim przypadku koniec marca to będzie koniec tych dwóch firm. A żeby było ciekawiej, na razie płacę wynagrodzenia na czas, nie zalegam ani jednej złotówki na zobowiązania publiczno-prawne, więc moja firma to nie jest jakiś bankrut, którego trzeba ratować. Takim tylko trzeba pomóc upaść, bo wtedy szybciej ludzie zaczną działać. Ja mówię o firmach, których funkcjonowanie jest logicznie zaplanowane.

Panie Ministrze, napisze mi pan jakieś pismo do banków z przesłaniem: myślcie, zanim podejmiecie decyzję? Przecież nie chodzi o to, żeby dać te kredyty... No, co ja mam zrobić? 6 milionów zł, 5 milionów zł i nic się nie dzieje. Przecież możemy te środki zabezpieczać. Ja specjalnie nie mówię nazwy firmy, bo tu chodzi o przykładowe metody działania. Jeżeli my jako firma, która ma zamówienia, mamy taki kłopot, to co się dzieje z resztą? Można odnieść wrażenie, że motoryzacja zostanie wycięta w pień.

Jak rządy zachodnie... Ja już pomijam to, że nawet głowy państw się w to angażują, proszę zwrócić uwagę na ten drobny szczegół. A w naszym parlamencie, jak trzeba, to niektóre ustawy się przeprowadziło przez dwa dni, że przypomnę ustawę medialną. A więc według mnie tu chyba brakuje woli politycznej, czy ponadpolitycznej. Ja byłbym wdzięczny panom senatorom za jakiś taki lobbing ponadpartyjny, że naprawdę musimy to przyspieszyć. Bo jako państwo znajdziemy się w takim dołku, z którego potem przez lata nie wyjdziemy. A dzisiaj wszystko można, bo u nas są tanie koszty wytwarzania, jesteśmy mobilni. Bardzo szybko te firmy u nas powstawały, ale właśnie dlatego bardzo szybko padną. U nas na przykład jest tania siła wytwórcza, wysoki poziom kwalifikacji i ta relacja powoduje, że nawet ci... Ja już pomijam to, że choć Francuzi tu chcą premiować, to szybciej będą zamykać te, że tak powiem, odnogi u nas niż u siebie. A wbrew pozorom to są bardzo duże liczby, to jest 19 miliardów zł z eksportu, sto osiemdziesiąt, dwieście trzydzieści tysięcy, w zależności od tego, jak się liczy, miejsc pracy, już nie mówię o jednostkach powiązanych.

Na koniec taki żartobliwy szczegół. 2,5 miliarda euro czy 1,5 miliarda euro daje rząd niemiecki na zachęty, na wspomaganie nabycia. Nie jest to pomoc publiczna, aby się Unia nie czepiała. Myśmy tu zrobili takie proste wyliczenie. U Niemców produkuje się około trzech milionów samochodów, więc pieniądze te – 2,5 tysiąca euro na dofinansowanie zakupu nowego samochodu, jeżeli stary odda się na złom – pozwolą na to, aby uderzeniowo, że tak powiem, rozruszać rynek. I proszę zwrócić uwagę, że u nich sprzedaż wzrosła, to znaczy, przepraszam, relatywnie najmniej spadła, bo w tamtym miesiącu o 3%. I ta siła uderzenia 2,5 miliarda euro wchodzi, że tak powiem, do gospodarki niemieckiej w sektor motoryzacji w ciągu dwóch i pół miesiąca. A w międzyczasie wymyślają inne pakiety.

Jaka to jest skala i siła pomocy pokazuje, na przykład, proste odwrócenie sytuacji w ten sposób. Średnie wynagrodzenie w Polsce wynosi 3 tysiące zł, dla uproszczenia tak przyjmijmy. 50% tego to 1,5 tysiąca zł. Liczba osób zatrudnionych bezpośrednio w motoryzacji to sto trzydzieści, sto czterdzieści tysięcy. Gdyby państwo wzięło na garnuszek – oczywiście, żartuję sobie, tak to określając – gdyby państwo wzięło połowę tych ludzi na utrzymanie, to miesięcznie kosztowałyby to 195 milionów zł, wartość dopłat na rok byłoby to 2 miliardy 340 milionów zł, a więc 520 milionów euro. Krótko mówiąc, to, co Niemcy wpompowują w gospodarkę w ciągu dwóch i pół miesiąca, po

to, żeby był czas na wymyślenie lepszych instrumentów, zgodnych z polityką unijną itd., u nas by wystarczyło, proszę państwa, gdybyśmy spojrzeli na to w ten sposób, na dwa lata i osiemdziesiąt osiem setnych roku. Oni wprowadzają to tylko na dwa miesiące, to jest, że tak powiem, przyszc. Oni operują naprawdę mocnymi mechanizmami.

To był oczywiście swojego rodzaju żart, ale u nas się mówi i się mówi. Można powiedzieć, tak jak kiedyś: jak się mówi, że się nie robi, to się na pewno nie robi, a jak się mówi, że się robi, to się mówi, że się robi. Taka jest sytuacja na dzisiaj. Prosilibyśmy więc państwa o nacisk, jeżeli tak można, aby to szło, jak idzie, bo ten pakiet, plan strategii jest dobry.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Głos z sali: Nie, jak idzie, ale...)

Nie, jak idzie, ale jak zaznaczono... Plan na rzecz stabilności i rozwoju jest naprawdę nie najgorszy, byleby był realizowany. Ustalenia... Powinna być tu wola polityczna, coś, jak kiedy uchwalano w końcu roku 1989 ustawy gospodarcze. Był problem, rozwiązano go. A potem myślano, co dalej. Bo czas działa tu na niekorzyść. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący Zarządu Związku Pracodawców Motoryzacji

Jan Sitek:

Nazywam się Jan Sitek. Jestem wiceprzewodniczącym Związku Pracodawców Motoryzacji, a jednocześnie zarządzam firmą będącą poddostawcą komponentów.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie!

Odnosząc się do tego, co tu kolega Krzysztof przeczytał, na dowód tego, jak faktycznie ten kryzys odbił się w Polsce i wpłynął na grupę, którą reprezentuję, poddostawców komponentów, przedstawię państwu pewien obrazek z przedsiębiorstwa, którym zarządzam. Maj 2008, moja firma zatrudniała osiemset osiemdziesiąt sześć osób. Styczeń 2009 – sześćset siedemnaście osób. Luty – pięćset osób. Obecnie, dzięki mądrości załogi, duża liczba ludzi odpoczywa. 95% produkcji eksportowej do krajów Unii Europejskiej... Wiecie państwo, co jest z dużymi samochodami w Szwecji, w Niemczech, we Francji. A my cały czas spotykamy się i rozmawiamy. Panie Ministrze, kiedy będzie wprowadzone to, o czym pan tutaj opowiadał? Bo my już nie mamy czasu.

Szanowni Państwo – ja tu się zwracam do strony rządowej – mówicie, że mamy inwestować w innowacyjność. A czy ktoś z państwa się zastanawia, co to jest ta innowacyjność? Innowacyjność na papierze, same wymysły, które spisane będą stały na półkach, to się nie nazywa innowacyjność. Do innowacyjności potrzebne są przedsiębiorstwa. My jeszcze jesteśmy, ale niedługo nas nie będzie. Bo jeżeli nie udzieli się żadnego wsparcia, za chwilę będzie następne dwieście osób mniej.

Co do wszystkich projektów, które zostały ogłoszone w tym pięciopunktowym pakiecie działań, jak najbardziej jesteśmy zgodni. Wszyscy tu siedzący chcemy, żeby

to było wprowadzone od zaraz. Ale ja, oprócz tego, widziałbym jeszcze większe do-
rażne potrzeby pomocowe spółek z branży motoryzacyjnej.

Przede wszystkim myślę, że dzisiaj potrzebna jest ułatwiona ścieżka... przypo-
mnę może plan pana Kołodki, prolongaty umorzenia podatków. Bez tego, jeżeli w naj-
bliższym czasie, mimo uzgodnień społecznych ze związkami, że będziemy stać, że bę-
dziemy czekać na lepsze czasy... Bo myślę, że takie firmy, jak szwedzkie Volvo czy
BMW, Ford, General Motors obudzą się i w kwietniu, w maju zaczną ode mnie tro-
szeczkę produktów odbierać, bo mam zamówienia, mam kontrakty, ale oni stoją. Co
w związku z tym? Ja muszę przetrzymać tę wysoko wyszkoloną załogę po to, żeby
potem można było produkować. Wtedy też będę im dostarczał, ale teraz muszę otrzy-
mać pomoc. Bez tej pomocy niestety fabryka nie przetrwa. Wiemy też, jakie są conse-
kwencje – ja nie mówię o konsekwencjach społecznych dla ludzi, choć te są najważ-
niejsze – względem osób zarządzających, które nie wykonają swoich działań zgodnie z
obowiązującym prawem polskim. Wobec tego zwracam się również o to, żeby w okre-
sie kryzysu zastanowić się nad prolongatą prawa dotyczącego umorzenia podatków,
nad tym, żeby wprowadzić może pewne rozszerzenie albo nawet specjalne jakieś zapi-
sy w tym prawie, które by ułatwiały prowadzenie w lepszy sposób, przedłużanie pro-
wadzenia działalności bez konieczności natychmiastowych zwolnień ludzi, które są
oczywiście wynikiem czysto ekonomicznych wyliczeń i tego się nie przeskoczy.

I prosiłbym pana ministra, rząd, państwa o pomoc w jeszcze jednej kwestii. Ja-
kie działania teraz podejmujemy, żeby przetrwać? Sami państwo wiecie, że zwolnienia
to są najprostsze, a jednocześnie złe działania, żeby przetrwać w kryzysie. O kryzysie
myśmy już wiedzieli w roku 2008 w maju, kiedy zaczęliśmy tracić zamówienia
z Volvo, z BMW, bo już wtedy rynek amerykański nie odbierał tych samochodów, a to
są duże samochody. Myśmy już wtedy przygotowali specjalne programy, które przede
wszystkim dotyczyły działań w celu zbudowania elastycznego i efektywnego systemu
produkcyjnego. Przygotowaliśmy specjalne autorskie programy poprawy produktyw-
ności, Lean Innovation Sigma, różne metody działań, które, dzięki Bogu, pozwoliły
nam do dzisiaj przetrwać. Prowadzimy głęboką optymalizację kosztów w zakresie cen
komponentów, w zakresie zmian dostawców. Prowadzimy również skuteczny dialog
społeczny z naszymi partnerami. Tu muszę rzeczywiście potwierdzić, że duża jest w tej
kwestii mądrość i duże zrozumienie u osób siedzących po mojej prawej stronie, a nie
widać tego samego u osób siedzących po mojej lewej stronie, czyli u strony rządowej.
Prowadzimy również intensyfikujące działania marketingowe względem nowych uru-
chomień, ponieważ posiadamy technologie innowacyjne i nowoczesne.

Chciałbym jeszcze zwrócić się do państwa z apelem. My mamy jako Polacy
w naszej branży szanse na to, żeby w okresie kryzysu się jeszcze wzmocnić. Dlatego,
że możemy teraz – ja to czynię – nabyć wiele nowych kontraktów, pozyskać wiele no-
wych produktów. Ale niestety ci nowi potencjalni odbiorcy chcą jednego: gwarancji
bankowej, o której opowiadał kolega. A na razie widać, że ich nie będzie, teraz ich nie
ma i to jest wielka trudność. Ja się zwracam do ławy rządowej: pomóżcie nam uzyskać
gwarancje rządowe. My przedstawimy konkretne biznes plany na konkretne produkty,
na konkretne nowe projekty. A może nie tylko gwarancje, może nawet specjalne bonu-
sy dla tych, którzy będą w ramach nowych projektów tworzyć nowe miejsca pracy. Bo
pamiętajmy, nasza gospodarka jest dzisiaj częścią gospodarki globalnej. Ja 95% swoich
produktów wysyłam właśnie na północ, na zachód. Jeśli będą te rozwiązania, ja dam

ludziom miejsca pracy, mam taką szansę. Obecnie prowadzę rozmowy z kilkunastoma podmiotami na Zachodzie. Oni chcą się ratować poprzez to, żeby mieć tańszych, ale dobrych, pewnych dostawców. Ja jestem tańszym i dobrym dostawcą, bo mam dobrą załogę, ale może nie do końca pewnym, bo nie ma kto mi udzielić gwarancji na moje produkty. A więc zwracałbym się jeszcze o takie gwarancje.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak jest. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję panu prezesowi.

Proszę bardzo.

Przewodniczący Zarządu Regionu Mazowsze Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Andrzej Kropiwnicki:

Andrzej Kropiwnicki, przewodniczący Zarządu Regionu Mazowsze NSZZ „Solidarność”.

Chcielibyśmy bardzo podziękować państwu senatorom i panu przewodniczącemu za próbę wysłuchania nas. Jednocześnie powiem, że brakuje nam jednej rzeczy... Jak widzicie, z tymi samymi problemami, przy tym samym stole siedzą pracodawcy i pracownicy. Państwo, którzy uchwalają prawo też, mam nadzieję, te problemy rozumiecie, ponieważ zrobiliście to spotkanie. Poprzednio spotkania zorganizowały komisje sejmowe, bo też rozumieją sytuację.

Paradoksalne jest to, że wszyscy o kryzysie wiedzieli, a jak nie wiedzieli to, przepraszam, nie wiedzą, po co pracują, bo kryzys od mniej więcej maja zeszłego roku było widać. Pytanie było tylko o to, w jaki sposób ten kryzys do nas dojdzie. I rząd nie przygotował się na dzień dzisiejszy z instrumentami, a on jako jedyny tak naprawdę ma te instrumenty. Chcielibyśmy prosić, żeby państwa komisja spowodowała przyspieszenie prac rządu, bo propozycje są, należy je wybrać, ocenić i przełożyć na prawo. A rząd czeka.

Proszę państwa, w tej chwili sytuacja jest katastrofalna, jak wiecie, w wielu gałęziach przemysłu. Tu koledzy, tak, koledzy pracodawcy mówią, że w maju to już będzie, że tak powiem, pozamiatane. Czyli wyjdzie... Zresztą prognozy GUS pokazują w czarnym scenariuszu 16,5% bezrobocia na koniec roku. My możemy do tego nie dopuścić. Są instrumenty, które mogłyby złagodzić przechodzenie tego kryzysu. I chcielibyśmy prosić państwa jako komisję senacką o wywarcie większej presji na rząd, aby podjął konkretne decyzje, puścił szybką ścieżką legislacyjną rozwiązania, które są niezbędne do wprowadzenia tego wszystkiego w ruch. Tu nie chodzi o debatowanie, debatowanie, debatowanie i mówienie nam: tak, cały czas pracujemy, robimy coś. A potem przygotowujemy... Wczoraj pan przewodniczący klubu PO w swojej wypowiedzi pokazał pewien kalendarz przygotowań instrumentów prawnych. No, to się obudziliśmy w lipcu. A w lipcu będzie już kolejnych kilkaset tysięcy ludzi na ulicy, bez pracy, bez zabezpieczenia.

Co się stanie z bezpieczeństwem państwa? Co się stanie z bezpieczeństwem obywateli? Co się stanie z konkretnymi gałęziami przemysłu, jak ludzie sobie pójdą,

rozpuszczone zostaną załogi? A więc jest prośba, pomóżcie nam! Bo naprawdę dzwonek dla rządu już głośno dzwonił i teraz chodzi o to, żeby rząd spróbował podjąć konkretne decyzje. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, Panie Przewodniczący.

**Przewodniczący Komisji Zakładowej
Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”
przy Fabryce Samochodów Osobowych SA
Franciszek Piotrowski:**

Franciszek Piotrowski, przewodniczący Komisji Zakładowej „Solidarności” przy FSO.

Proszę państwa, nie chciałbym być przez państwa źle zrozumiany. Nie chcę obniżyć poziomu tej dyskusji, ale chciałbym przedstawić pewien fakt. Otóż, wczorajszy obrazek: miasto Katowice, dwustu szaleńców, bo na Śląsku taką mają reputację wśród roztropnej części związkowej, pali opony, robi zadymę na całą Polskę. No, to jest przykład, że wielu środowiskom sytuacja rzeczywiście może po prostu koniunkturalnie pasować, żeby zrobić w Polsce zadymę. W historii Polski różnego rodzaju kryzysy polityczne wykorzystywano do różnych rozgrywek. I nie daj Boże, żeby ta kumulacja agresji, niepokoju społecznego ujawniła się rzeczywiście w polskich realiach w naszych firmach. Dlatego właśnie to, co my robimy, to wspólnie z pracodawcami krzyczymy, że sytuacja jest bardzo trudna.

I jaka jest świadomość, odbiór? Po wspólnym posiedzeniu Komisji Gospodarki i Komisji Infrastruktury, duże zjawisko wydawałoby się w parlamencie, dziesięć czy dwanaście dni dezyderat jest podpisywany, idzie, że tak powiem, jako dokument w odpowiednie miejsce.

(Wypowiedź poza mikrofonem)
(Głos z sali: Jeszcze nie doszedł.)

Czy jeszcze nie dotarł. No, proszę państwa, refleksje człowieka, który wychodzi z takiego spotkania są po prostu smutne, porażające.

Jeszcze raz przypominam ten wczorajszy obrazek z Katowic. Niech on będzie dla nas wszystkich jakimś takim symptomem, znakiem, że sytuacja rzeczywiście jest bardzo trudna. Ani my z „Solidarności”, ani, jak myślę, z innych związków zawodowych, poważni ludzie, nie chcielibyśmy stać się wymuszonymi trybunami ludowymi i jakieś lewackie, że tak powiem, rozróby urządzać. To jest ostateczność. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję uprzejmie.

Czy ktoś jeszcze z państwa chce zabrać głos? Skoro nie, to pozwolicie, Szanowni Państwo, Pani Senator i Panowie Senatorowie oraz państwo, że oddamy teraz głos panu ministrowi, by zechciał w tej części, w której oczywiście może i jest właści-

wy, odpowiedzieć na postulaty, a potem zaczniemy już dyskusję z udziałem państwa senatorów.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Marcin Korolec:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Jak państwo senatorowie wiedzą, a w szczególności wiedzą to siedzący tu przedstawiciele branży, 97% polskiej produkcji samochodów i części zamiennych jest przeznaczana na eksport. Toteż znakomita część tych głosów – za które zresztą jestem niezwykle wdzięczny – odnosi się do kryzysu, który wykracza poza granice Polski. To jest stwierdzenie faktu. Z tego typu kryzysem właśnie mamy do czynienia. Mówię to z pewną prośbą w szczególności do przedstawicieli pracodawców i związków zawodowych, abyśmy szukali w szczególności rozwiązań, które w tym trudnym okresie będą możliwe do realizacji, i które pozwolą nam jak najlepiej przeżyć ten trudny czas.

W moim przekonaniu, jeżeli wiemy, że 97% produkowanych towarów jest na eksport, to działania propopytowe odnoszą się jedynie do 3% produkcji. I w tym zakresie, jak bardzo byśmy tego popytu w Polsce nie propagowali, to i tak to nie jest odpowiedź na całe pytanie, ale jedynie na bardzo wąską część pytania, które stoi przed nami. Toteż najlepszym obszarem do współpracy są rozwiązania z zakresu prawa pracy. I tutaj dialog w szczególności związków zawodowych i pracodawców z rządem jest niezwykle potrzebny. W tym sensie potrzebny, żeby poszukać rozwiązań, a one są już w pewnym sensie zdefiniowane. Chodzi jednak również o to, żeby prowadzić dialog z tymi, którzy będą potem tymi regulacjami objęci, żeby rozmawiać z pracownikami, żeby szukać takich rozwiązań, które byłyby akceptowalne społecznie i propagować te nowe rozwiązania. To jako ogólne przesłanie.

Następna sprawa, o której bym chciał powiedzieć. Oczywiście myśmy tutaj pilnie notowali wypowiedzi i będziemy prowadzili dialog czy z ministrem pracy, czy z ministrem finansów, czy z innymi częściami administracji. Dziękuję też za te pochwały, które w stosunku do Ministerstwa Gospodarki zostały przekazane, myślę jednak, że sprawa spotyka się z odpowiednimi reakcjami również w innych częściach administracji. Rzeczywiście wydaje mi się, że problemy z finansowaniem działalności gospodarczej, ze znajdowaniem odpowiednich środków finansowania, zgodnie z opiniami, które znam, są problemami dość powszechnymi i daleko wykraczającymi poza branżę motoryzacyjną.

Gdy zaś chodzi o instrumenty związane z gwarancjami, to chcę przypomnieć o instrumencie KUKE, instrumencie ubezpieczenia kredytów eksportowych. Chcę może poinformować, bo nie przypomnieć, ale poinformować państwa, że procedury KUKE są upraszczane. Ja jestem wiceprzewodniczącym Komitetu Ubezpieczeń Kredytowych. Na ostatnim posiedzeniu wprowadzaliśmy daleko idące uproszczenia procedur, po to, by właśnie wspomóc tych przedsiębiorców polskich, którzy plasują swoją produkcję na zewnątrz. A więc pewne instrumenty już funkcjonują, nie trzeba ich specjalnie wzmacniać czy wymyślać. Zaś część ze zgłaszanych tutaj postulatów typu wprowadzenie instrumentów podatkowych, na przykład, zwolnień podatkowych czy jakichś instrumentów przejściowych w tej dziedzinie, to rozwiązania, których łatwo wprowadzić nie można, dlatego że są one objęte regulacjami tak zwanej pomocy państwa.

I tutaj poza inwencją, że można by jakiś taki instrument wprowadzić, wymaga to jeszcze daleko idących uzgodnień wykraczających poza polską administrację.

W podsumowaniu chcę powiedzieć, zadeklarować, że pilnie notowaliśmy te wszystkie wypowiedzi i będziemy teraz te nasze wysiłki intensyfikować. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Byłem, zdaje się, złym prorokiem, bo na początku zaanonsowałem tę naszą dyskusję jako zderzenie i rzeczywiście to jest zderzenie, bo w żaden sposób, przynajmniej w mojej ocenie, wypowiedź pana ministra nie spotyka się z tym, o czym mówi środowisko, nie ma żadnego punktu wspólnego.

Panie Ministrze, my będziemy się zawsze zastanawiać tym, że nam Unia na coś nie pozwala, a jednocześnie przykłady Francji czy Niemiec są zupełnie inne, one pokazują, że można, ale po prostu trzeba pewnej determinacji i podjęcia konkretnych działań.

Zatem, skoro przystępujemy już do tej części posiedzenia z udziałem państwa senatorów, ja bym poprosił pana ministra o odpowiedź na takie pytanie. Mianowicie, został powołany specjalny zespół międzyresortowy i to już w dniu, szukam teraz w dokumentach...

(Głos z sali: 21 listopada.)

...21 listopada. Zespół ten miał zdiagnozować problemy i przedstawić sposoby wyjścia z tych problemów. Mam pytanie, czy ten zespół pracował, ile razy się odbyły spotkania i jakie wynikały z nich konkluzje? To po pierwsze.

Druga sprawa związana jest głównie z tematem apelów, jakie słyszeliśmy z ust panów prezesów prowadzących firmy, którzy w żaden sposób, dysponując kontraktami, nie mogą uzyskać nawet kredytów obrotowych. Co się dzieje z ustawą o dokapitalizowaniu banku krajowego BGK, czyli, przepraszam bardzo, Banku Gospodarstwa Krajowego? Czy bez czekania na rozwiązania prawne – bo tu pan przewodniczący mi podpowiada, że już niebawem ta ustawa powinna znaleźć się w Senacie, to dobrze – jeszcze przed zmianą, która jest w trakcie wprowadzania, można już teraz poprosić o bardziej dynamiczne działania managementu tego banku? Bo trzeba przypomnieć, że to jest bank, którego właścicielem w 100% jest przecież Skarb Państwa, a właściciel ma, zdaje się, prawo i narzędzia do tego, żeby kierować polityką banku. To tyle moich pytań. Proszę o odpowiedź.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Marcin Korolec:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Myślę, że pan mówi o zespole, którego pełna nazwa to Międzyresortowy Zespół do spraw Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego. Ten zespół został powołany zarządzeniem prezesa Rady Ministrów 21 listopada.

(Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś: Tak, dokładnie tak.)

Do zadań tego zespołu należy wykonywanie czynności związanych z koordynowaniem działań administracji rządowej dla realizacji konkluzji Rady Unii Europejskiej odnośnie do Komunikatu Komisji w sprawie CARS 21, monitorowanie wdrażania projektów wspólnotowych i krajowych regulacji objętych Komunikatem Komisji

w sprawie CARS 21 i opracowywanie propozycji założeń rozwiązań legislacyjnych do wdrożenia na poziomie krajowym, wpływających na rozwój konkurencyjności rynku i produkcji branży motoryzacyjnej. To są zadania tego zespołu.

(Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś: To trzecie zadanie pasuje jak znalazł do dzisiejszej sytuacji.)

Po to ten zespół został powołany. Idea jego powołania nie narodziła się w listopadzie, ale w marcu 2008 r., a więc dużo wcześniej zanim symptomy kryzysu przyszły, że tak powiem, zza oceanu, z Ameryki do Unii Europejskiej i dużo wcześniej niż skutki kryzysu w Unii Europejskiej pojawiły się w Polsce.

Ja zaraz zapytam kolegów, ile razy ten zespół się zebrał?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Raz się zebrał. A kiedy?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

20 lutego.

(Głos z sali: Wczoraj.)

Nie wczoraj, w zeszłym tygodniu.

Gdy chodzi o dwa kolejne pytania, to ja pozwolę sobie odpowiedzieć na te pytania pana przewodniczącego na piśmie, jako że to są sprawy, które są prowadzone przez inną część administracji – przez ministra finansów. W związku z tym nie mam szczegółowej wiedzy, jak prowadzona jest nowelizacja regulacji związanych z działaniem Banków Gospodarstwa Krajowego.

Jednak absolutnie przyjmuję to, co pan przewodniczący powiedział o inicjatywie związanej z dialogiem, z zarządzaniem bankiem, o budowaniu bardziej dynamicznej relacji z klientami. Problem polega na tym, że też bank musi mieć pewne instrumentarium i rozumiem, że to instrumentarium jest zawarte w nowelizowanej ustawie. Ale nie uchylam się, wnioski w tej sprawie prześlemy do zarządu banku.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Ja mam bardzo mieszane odczucia z powodu takich odpowiedzi pana ministra, chociaż też wiem, że pan minister nie jest właściwy do całego tego konglomeratu zjawisk, że tak powiem, które towarzyszą przemysłowi motoryzacyjnemu w tych czasach kryzysu.

To w takim razie...

Tak, tam pani senator macha bardzo wyraźnie dłonią, ja za chwilę udzielę pani głosu.

...Zechciałby tylko pan minister odpowiedzieć mi jeszcze na dwa pytania, które byłyby związane już bardziej z właściwościami ministerstwa, w którym pan pracuje.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak, ale korzystam z tego przywileju, że jestem przy głosie. Zaraz jednak głos oddam.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak. Dziękuję, że pan senator to wreszcie zauważył.

Postulat związany ze zmianą prawa w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu jest oczywiście związany z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Myśmy się tutaj już z tym problemem zmagali i wydaje nam się... Ten postulat został zawarty we wspólnym dezyderacie sejmowych Komisji Infrastruktury i Komisji Go-

spodarki. To ma chyba pewne odniesienie do działań pańskiego ministerstwa, więc stawiam pytanie w tej sprawie: czy tu da się coś szybko zrobić? Oczywiście proszę nie mówić, że uchwalenie prawa jest po stronie parlamentu, bo inicjatywa również powinna należeć do resortu, tym bardziej, że jest to resort odpowiedzialny za sprawy gospodarcze. I te zmiany związane z recyklingiem pojazdów, z utylizacją samochodów ostatecznie wycofanych z ruchu, połączone z uruchomieniem zachęt finansowych... Chociaż wiem, że tu znowu będzie taka ogólna odpowiedź, że sprawa zachęt jest w gestii ministra finansów. To w pewnym sensie ma związek z tym, o czym była mowa. Są rządy krajów blisko nas sąsiadujących, które jednak wspomagają i to w sposób bardzo czynny, wręcz deklarując określone kwoty za zakup nowego samochodu.

Senator Tomasz Misiak:

Ja tylko poinformuję państwa senatorów, że o godzinie 13.30... Właśnie poprosiłem panią sekretarz o przełożenie posiedzenia z Komisją Środowiska w sprawie jednej ustawy, po to, żeby dyskusja miała pełny wymiar i charakter, żebyśmy nie mieli tutaj problemu ograniczania się tylko do krótkich wypowiedzi, ponieważ temat jest niewątpliwie na tyle ważny, że każdy będzie chciał w tej sprawie zabrać głos.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Przedstawiłem moje pytania.

Po to, żeby dać panu ministrowi szansę na pełną, kompletną odpowiedź, poproszę państwa senatorów, by zechcieli, jeżeli mają taką ochotę oczywiście, również zadać pytania.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze! Szanowni Goście!

Oczywiście można by wszystko sprowadzić do politycznego wymiaru opozycja – koalicja, ale akurat w dobie kryzysu to nie jest najważniejsze. Ja, mimo że jestem z opozycji, to chciałabym powiedzieć, że we wspólnym interesie jest, żeby państwu pomóc. Niemniej jednak ja wyrażam dezaprobatę wobec faktu, że nie ma tutaj przedstawicieli ministra finansów czy osób, które byłyby odpowiedzialne za wprowadzanie w życie pewnych instrumentów, czego rząd podjął się parę miesięcy temu.

Przecież nie musimy się przekonywać, że dla przedsiębiorcy nawet godziny są ważne, to jest specyfika działalności gospodarczej. Przy podejmowaniu decyzji, rozmowach z bankiem et cetera decydują minuty. Ja mam wrażenie, że tu są, że tak powiem, dwie prędkości: jedna ministerialna, urzędnicza, a druga przedsiębiorców, którzy szukają pomocy i przyjeżdżają, między innymi, na posiedzenie naszej komisji. I tak naprawdę mam wrażenie, że dlatego, iż wśród uczestników posiedzenia w sprawie tak ważnej nie ma ministra finansów i zawsze można odpowiedzieć, że nie ma zgody jego na pewne rozwiązania, to my niestety, ale zabieramy czas osobom, które czekają na jakieś rozwiązania, zobowiązania z naszej strony, deklaracje ministerstwa albo przynajmniej nasze jako parlamentarzystów, żebyśmy do galopu, już nie będą mówić inaczej, rząd sprowokowali. Ja mam niedosyt... Informacje, które dzisiaj usłyszeliśmy są

bardzo ważne, bo ten kryzys to się dopiero pogłębi. Pogłębi się w momencie, gdy się okaże, że z powodu niewprowadzenia w życie pewnych obiecanych instrumentów i niezrealizowania pracy, którą powinny urzędnicy czy pracownicy banku krajowego i innych instytucji wykonać, niestety dojdzie do fali upadłości czy rezygnacji z produkcji i będą to tragedie ludzi, pracodawców, pracowników i nas wszystkich razem.

W związku z tym ja mam, Panie Ministrze, prośbę, żeby pan przekazał przynajmniej mój głos stanowczy i dezaprobatę, którą wyrażam, dlatego że bez przedstawicieli ministra finansów nie będziemy mogli tu konkretnie rozmawiać, a państwo zostaną po tym spotkaniu z niesmakiem wobec podejścia do całej sprawy, zwłaszcza w dobie kryzysu. Nie mogę oprzeć się chęci wyrażenia uwagi politycznej, że rząd, przecież tak bliski w kontaktach z przedsiębiorcami, powinien wiedzieć, jak ważny podczas podejmowania tego typu decyzji jest czas. I ja, Panie Przewodniczący, po prostu składam prośbę o to, żeby pan wyraził dezaprobatę, iż na posiedzenia komisji senackich, nie tylko komisji z Sejmu, ale również z Senatu, powinni przedstawiciele tego resortu przychodzić. Czyli pierwszy aspekt, to są te dwie prędkości. Pan tu zresztą w odpowiedzi potwierdził, że komitety się nie spotykają, nie ma przebiegu informacji, już nie mówię o banku krajowym, który sam powinien w dobie kryzysu wyjść do firm – bo na danym terenie jest głośno o pewnych problemach – proponując im rozwiązania, do których my jako parlamentarzyści się zobowiązaliśmy i po to ten cały legislacyjny porządek próbujemy zachować.

Druga sprawa. Co z tym dezyderatem? Czy on wyszedł, czy jest na niego odpowiedź, czy on jest sformułowany tak, jak państwo byście chcieli, kto podejmuje decyzje, jaka będzie odpowiedź? Drodzy Państwo, za chwilę będzie marzec. Nie może być tak, że... Dezyderat się pisze i wysyła, nie wiem, w przeciągu dwóch dni. A więc mnie interesuje, jakie są losy tego dezyderatu, w którym, jak rozumiem, były zawarte również państwa przemyslenia, tezy, postulaty et cetera. My chcemy wiedzieć po prostu, co się z tym dokumentem dzieje.

I trzecia sprawa. Chciałabym zapytać, bo pan ze związków zawodowych poruszył tu kwestię – przepraszam, nie znam nazwiska – oczywiście Francja, w ogóle Szwecję dorzucić, Niemcy... Ale oni kupują swoje samochody. Oni kupują swoje niemieckie, francuskie samochody i stąd też taki efekt. Jak będziemy porównywać... Jest ta sprzedaż, tak? Ale oni mają swoje samochody, my też kupujemy samochody niemieckie, francuskie itd. I ja mam pytanie do rządu: jak to ma wyglądać? Bo nam jako państwu rzeczywiście zależy, żeby obywatelom w wielu aspektach życia pomóc, gdy chodzi o kredyty mieszkaniowe, kupno samochodu, w ogóle o podniesienie poziomu życia. A jak rząd sobie wyobraża... Ponieważ my z reguły, ja nie jestem fachowcem akurat w tej branży, ale rozumiem, że też produkujemy dla obcych koncernów, oni państwa zatrudniają. Jak państwo jako ministerstwo wyobrażacie sobie, nie wiem, może byłyby to rozmowy, negocjacje, poruszanie tych tematów, żeby te państwa dbały nie tylko o swój przemysł motoryzacyjny, ale... Bo oczywiście im się tu łatwo produkuje, bo taniej. Ale to by wyglądało trochę tak, że my byśmy dopłacali do utrzymywania miejsc pracy na przykład w fabrykach niemieckiej, francuskiej itd., a oni by chcieli na przykład ciąć koszty i może dojść do tego, że zrezygnują z produkcji w Polsce. Jak rząd sobie wyobraża działania – nie wiem, może tu chodzić o negocjacje, rozmowy – żeby tym pracownikom czy produkcji w Polsce rzeczywiście nie stała się krzywda? Bo z tego, co państwo tu dzisiaj mówili, to zwolnienia, redukcje zatrudnienia czy pewne

tragedie mogą się zdarzyć. A więc ja mam również do ministerstwa pytanie, jak państwo widziecie w perspektywie tych wydarzeń wyjście naprzeciw w takich przypadkach.

I jeszcze jedno. Kiedy rzeczywiście na te konkretne pytania... Bo gdybyśmy zaprosili tu jeszcze trzydzieści innych osób, które tę branżę reprezentują – my również dostajemy różne pisma – to pytań o konkretne rozwiązania w konkretnych sytuacjach, o czym państwo tutaj mówili, by było też tyle samo. A więc ja pytam, czy jest wypracowana jakaś metoda co do szybkości podejmowania decyzji, udzielania odpowiedzi, a tym samym zniwelowania w przyszłości nadchodzącej fali uderzeniowej kryzysu, z której musimy zdawać sobie sprawę. Tu chodzi o czas. Ten rząd jest tak dobrze, powtarzam, zaznajomiony z problemami biznesu, a my tu widzimy, że podejmowanie decyzji czy przepływ informacji w ogóle nie różnią się od tego, jaki jest dobrym okresem do sprawowania rządów, gdy kryzysu nie ma. Tutaj się liczy czas. A więc ja mam pytanie... Jeżeli pan nie potrafi teraz mi na nie odpowiedzieć, to proszę odpowiedzieć na piśmie. Ja również pana przewodniczącego proszę, aby w naszym czy w moim imieniu, Panie Przewodniczący, zwrócił się pan do ministra finansów, żeby nam te mechanizmy i to, co się dzieje, po prostu przedstawił, bo my musimy być zorientowani. Nie może być tak, że będziemy się domyślać, a państwo przyjadą następnym razem i będą źli, a my będziemy czuli niedosyt. I tak naprawdę, przepraszam, ale mi jest głupio, że ja, na przykład, nie potrafię państwu odpowiedzieć na wiele pytań. Ale ja również muszę zapytać ministra jednego, drugiego, którzy być może nie są z mojej bajki, ale wyobrażałam sobie, że ze względu na tak ważną informację i branżę odpowiedź na pytanie, czy są obecni, nie będzie budziła wątpliwości. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

Ja w tej sprawie chcę powiedzieć, że właśnie przed chwilą z panem przewodniczącym Misiakiem ustaliliśmy, że z racji tego, iż 3 marca, czyli już za tydzień, będzie omawiany projekt ustawy o dokapitalizowaniu BGK, czyli Banku Gospodarstwa Krajowego, i na posiedzeniu będą obecni przedstawiciele Ministerstwa Finansów – bo to jest oczywiście domena Ministerstwa Finansów – jeszcze dzisiaj... a właściwie jutro poprosimy ich, żeby zechcieli również przygotować się do tematu związanego z tym, o czym dzisiaj mówimy, czyli z akcją kredytową dla firm z przemysłu motoryzacyjnego. Bo teraz wydaje się, że najbardziej istotne jest pytanie, jak pomóc, by firmy nie zwalniały pracowników, ale utrzymały stan zatrudnienia, ponosząc jednocześnie niższe koszty. Czyli do rozważenia są takie kwestie, jak na przykład dopłaty do płac z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych czy jakiś inny mechanizm. Wydaje się, że obecnie dwie najpilniejsze sprawy to... Bo wzmocnienie popytu krajowego w przypadku, gdy dziewięćdziesiąt parę procent produkowanych dóbr przeznaczonych jest na eksport, specjalnie dużo tu nie załatwi. A więc, po pierwsze, chodzi o udostępnienie instrumentów finansowych, a po drugie, o konieczność wspólnego finansowania przestojów w firmach. I tu można wykorzystać albo ten instrument, o którym wspominałem, albo jakiś inny. A więc, tak czy owak, w najbliższym naszym posiedzeniu wezmą udział przedstawiciele Ministerstwa Finansów, zatem część tego spotkania przygotowujemy tak, aby poruszyć właśnie te konkretne postulaty.

Szanowni Państwo, chciałbym poprosić też o pewną, że tak powiem, dyscyplinę czasową, bo jest pewien...

(*Senator Tomasz Misiak: Panie Przewodniczący...*)

Ale ja już oddaję głos, oczywiście, oddaję głos kolejnym dyskutantom. Chciałbym tylko zaanonsować, że posiedzenie z Komisją Środowiska jest na kolejnej pozycji w cyklu naszych spotkań. Chciałem tylko o tym przypomnieć.

Panie Senatorze Trzeciński, oddaję panu głos.

Senator Marek Trzeciński:

Dziękuję Panie Przewodniczący.

Będę mówił krótko i konkretnie.

Szanowni Państwo, odnoszę wrażenie, że skoro jest kryzys, to instytucje państwa powinny zadbać o to, żeby zamortyzować wszelkie problemy, które z tego kryzysu wynikają. I tak być może należałoby oczekiwać za dzień, za dwa czy za tydzień, żeby na przykład minister finansów wyasygnował środki na to, żeby wykupić wszystkie puste mieszkania, które czekają na sprzedaż, ponieważ deweloperzy upadają. Oczywiście powiedziałem to tylko po to, żeby wywołać troszeczkę emocji, bo zdaję sobie sprawę, że bardzo mocno upraszczam, wypowiadając choćby te pierwsze zdania.

Chcę jednak zwrócić uwagę na to, co powiedział pan minister: 97% sprzedaży samochodów to jest eksport. Chciałbym też zauważyć – jeśli jestem w błędzie, bardzo proszę o zwrócenie mi na to uwagi – że jednak koszt wytworzenia samochodu w ostatnich miesiącach spadł. Spadł z różnych przyczyn. Między innymi z powodu znacznego zmniejszenia kosztu stali. Spadł w złotówkach, w walucie, którą również przedsiębiorstwa polskie płacą swoim pracownikom. Jednocześnie, biorąc pod uwagę to, że nastąpiło bardzo duże osłabienie złotówki, to naprawdę koszt w euro wytworzenia samochodu spadł już znacznie, bo to są różnice rzędu 30% – 40%. W związku z tym czy rzeczywiście poszukujemy sposobu na rozwiązanie problemów polskiego przemysłu samochodowego tam, gdzie należy tego sposobu szukać? Czy nie powinniśmy również zauważyć, że pojawia się kwestia polegająca na tym, iż przedsiębiorstwa – matki, które decydują o polityce przedsiębiorstw produkujących samochody, nie zwróciły uwagi na to, że mogłyby, znowu zakładam i być może bardzo upraszczam, samochody sprzedawać 30% taniej niż kilka miesięcy temu? Niezaprzeczalnym faktem jest, że nawet jeśli przyjąć stałą cenę samochodów w złotówkach – a przecież ta cena czy też koszt ich wytworzenia spadł – to cena samochodów w euro mogłaby być na rynkach światowych 30% niższa. W związku z tym, czy rzeczywiście dobrze, że szukamy u ministra finansów jakichś pieniędzy, a nie szukamy...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Za chwilę będzie pan prezes mógł wyjaśnić moje wątpliwości.

Czy dobrze, że nie są prowadzone działania zmierzające do tego, żeby czy to Volkswagen, czy Fiat zadbał o to, żeby samochody wytworzone w Polsce były znacznie tańsze w Europie.

Oczywiście ja uważam, że w dobie kryzysu niezbędna jest interwencja rządu. Prace dotyczące dopłat do płac są godne zauważenia, ale chcę powiedzieć, że tego typu działania powinny dotyczyć całej gospodarki, a nie tylko jednego sektora i ja rozumiem, że w tym kierunku prace są prowadzone. Oczywiście, żeby można było realizować kontrakty, potrzebne są środki i wszelkie działania związane z dostępnością do pieniędzy – rzecz jasna dla tych przedsiębiorstw, które gwarantują bankom bezpieczeństwo – są niezbędne do zrealizowania.

Ja chciałbym, trochę też prowokując dyskusję, wspomnieć o pewnym rozwiązaniu, które, wydaje się, bardzo skutecznie prowadzi to do tego, żeby poziom produkcji mógł być utrzymany odpowiednio wysoko. Chciałbym wskazać na pewne rozwiązanie, które zostało zastosowane wiele lat temu w Singapurze. Nie wiem, czy jest jeszcze inny kraj, gdzie obowiązują podobne zasady co do użytkowania samochodów, myślę tu o ograniczeniu wieku samochodu. W Singapurze akurat to jest tak, że nie może być dopuszczony do ruchu samochód, który ma więcej niż dziesięć lat. Nie mówię, żeby w tak drastyczny sposób wprowadzić rozwiązania na terenie Polski czy Europy, ale być może to jest metoda, by w pewnym stopniu wyeliminować samochody, które są w złym stanie technicznym, z drugiej strony zadziałać mocno, jednak w sposób administracyjny, na popyt. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Momencik, jeszcze zabiorą głos państwo senatorowie.

Pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja bardzo krótko. Na wstępie powiem o jednej kwestii. Moje przemyślenia, ich przesłanie wzięły się z historii, która, że tak powiem, dotknęła okręg, z którego jestem. Przy przemianach społeczno-gospodarczych bezrobocie sięgało w niektórych powiatach 40%. Z tego, co my przeżyliśmy w moim okręgu wynika to, co powiem, i to, że będę chciał niektóre elementy mojej wypowiedzi podkreślić.

Prędkość działań. Ja pamiętam wprowadzenie akcyzy na paliwo i to, że minister Rostowski był bardzo atakowany wręcz, że nie ma zmiany. Zrobił dobrze, jak się okazało, prawda? Trzeba było rozsądnie podejść i przewidzieć, czy takie działanie, bardzo szybkie, jest potrzebne. Czas pokazał, że nie. To à propos czasu.

I teraz będę mówił, już nie wchodząc w szczegóły, tak po inżyniersku. Zgadzam się z tym, że banki powinny prężniej działać, ale to się tyczy także instytucji otoczenia biznesu. Mówię o różnych instytucjach otoczenia biznesu, które wspierają mały i średni biznes, bo oni też są kooperantami dużych korporacji. I faktycznie jest potrzeba zmobilizowania się, aby były środki, podnosiłem to też na debacie, gdy chodziło o wsparcie ustawy dotyczącej instrumentów finansowych.

Prawo pracy. W tych trudnych warunkach, jeśli dobrze zrozumiałem wypowiedź strony społecznej, jest ona gotowa na przyjęcie w tym zakresie takiej postawy, aby kryzys jak najmniej dotknął pracowników. A osobiście jestem za pomocą taką i na takich warunkach, żeby realnie zostały utrzymane stanowiska pracy. Stanowiska pracy, a nie korporacje, żeby była jasność. Mówię to też z pewnych bardzo trudnych doświadczeń, o których wspominałem.

Następny element, o którym jest także mowa w dezyderacie, i który, w mojej ocenie, jest rozsądny, są to środki unijne. Już nie będę wchodził w szczegóły z tym związane.

Ostatnia sprawa to ochrona miejsc pracy.

Na zakończenie powiem, że nic nie zrobiono, kiedy było dobrze, aby teraz było dobrze. Mam na myśli sytuację trzy lata temu na przykład. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.
Który z panów senatorów jeszcze?

Senator Eryk Smulewicz:

Ja może króciutko. Oczywiście my mówiliśmy o producentach części samochodowych, akcesoriów, podzespołów, ogólnie, o producentach o samochodów, a trzeba także docenić w przemyśle motoryzacyjnym rolę innej grupy, należy mianowicie pamiętać o sieci sprzedażowej, sieci dilerskiej, bo to też jest duży rynek, przede wszystkim duży rynek pracy.

Oczywiście gro produkcji kierowane jest na rynki poza krajem, ale spójrzmy też na to, że kilkaset tysięcy samochodów jest sprzedawanych w kraju. W związku z tym pytanie, jak... Trudno może kreować i zwiększać popyt, bo to jest w czasie kryzysu mało możliwe, ale trzeba przede wszystkim zastanowić się nad tym, żeby spadki popytu nie były tak bolesne dla całego sektora. Jak mówię, tu jest kilka ogniw.

Oczywiście rodzi się pytanie – tu koledzy mówili o miejscach pracy, o wsparciu unijnym, wsparciu europejskim, w ogóle o systemie bankowym – dotyczące kwestii uporządkowania importu aut starszych, na przykład kilkunastoletnich, które może być... a właściwie jest pytaniem zasadnym, bo widzimy, jaki ten import był do tej pory. Oczywiście teraz sprawa euro itd. może to troszeczkę zmienić, ale pytanie nadal jest zasadne, szczególnie, że na inne rynki skierowane są programy, które powodują, że nowe samochody będą zastępować używane. Taka jest idea wspierania, idea wielu programów rządowych. W związku z tym jest pytanie – jednocześnie skierowane też może do ministra środowiska – jakie są plany, żeby w pewnym sensie, nie mówię, żeby drastycznie ograniczyć import, ale uporządkować kwestie związane właśnie z importem aut na przykład kilkunastoletnich. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.
Pan przewodniczący Misiak, proszę.

Senator Tomasz Misiak:

Ja też króciutko dołożę parę swoich pomysłów.

Ja niewątpliwie jestem przekonany co do tego, że dzisiaj przemysł motoryzacyjny znajduje się rzeczywiście w o wiele trudniejszej sytuacji niż inne przemysły, to widać bezpośrednio po danych makroekonomicznych. I faktycznie wydaje się, że należy się skupić na pewnych, ważnych z państwa punktu widzenia, elementach i starać się zarówno w rządzie, jak i na poziomie parlamentu prace nad nimi drastycznie przyspieszyć.

Ja akurat uznaję za najważniejsze, po pierwsze, zapewnienie finansowania dla firm samochodowych, które rzeczywiście z powodu kryzysu cierpią, po drugie, kwestie dotyczące ochrony istniejących miejsc pracy, a przynajmniej łagodzenia skutków przestojów i tym podobnych problemów, czyli rozwiązania, jakie się dzisiaj proponuje

choćby w przypadku kredytów hipotecznych. Bo jest jasne, że jeżeli się państwo pozbędziecie pracowników, my stracimy wpływy do budżetu, stracimy dochody podatkowe, a oprócz tego zmniejszy się siłę nabywczą społeczeństwa. I być może warto rozważyć wprowadzenie różnego rodzaju wyjątkowych ulg, Panie Ministrze, na przykład na obciążenia emerytalne, na obciążenia podatkowe. Te rozwiązania dotyczące preferencyjnych warunków stosuje się dla różnych zagrożonych sektorów na świecie. A niestety nie wierzę w to, że tylko i wyłącznie pobudzanie wewnętrznego popytu poprzez obniżki przy zaledwie 3% sprzedaży w Polsce da porządne i wymierne efekty.

Te pomysły będzie trudno teraz omówić, bo akurat nie ma reprezentanta Ministerstwa Finansów. Ja to wytłumaczę – nie zaprosiliśmy go. A więc zanim powiesimy na nich wszystkie możliwe psy, to może najpierw sami uderzymy się w pierś. Nie zaprosiliśmy nikogo z Ministerstwa Finansów, zaprosiliśmy przedstawicieli ministerstwa gospodarki. Ale na pewno będziemy się kontaktować w trybie pilnym z ministerstwem finansów.

Na pewno chciałbym, żeby komisja w dwóch wspomnianych kwestiach w jak najszybszym tempie przyjęła jakieś stanowiska. Niewątpliwie pierwsza sprawa, czyli sprawa BGK pojawi się już w przyszłym tygodniu na posiedzeniu Senatu, czyli będziemy rozpatrywać te rozwiązania. Ale ja się zgadzam, że to jest późno, dlatego że zanim BGK uruchomi swoje procedury, zanim rozpocznie się proces opiniowania, być może warto – ja się deklaruje jako przewodniczący komisji, że będę rozmawiał na ten temat z ministrem finansów – żeby ze względu na to, że Skarb Państwa jest właścicielem, to po prostu spróbować ustawić strategię banków do niego należących tak, żeby pomóc firmom motoryzacyjnym. Tym bardziej, że państwo dzisiaj otrzymujecie negatywne noty nie dlatego, że sami sobie nie radzicie, ale dlatego, że branża jest w problemach. Ja czytam różne listy wysyłane przez instytucje finansowe i wiem, że obecnie wysyła się do przedstawicieli wielu branż, które są zagrożone przez kryzys, standardową, że tak powiem, odpowiedź numer pięć.

Jest jeszcze jedna ważna kwestia, którą, jak uważam, można byłoby rozpocząć. Ja państwa jako reprezentację branży, choć może już nie w tak szerokim gronie, zapraszam w imieniu prezydium komisji na węższe spotkanie, gdzie siądziemy i zastanowimy się, co jest kluczowe, i my wtedy spróbujemy pośredniczyć przynajmniej w ustaleniu tych kluczowych kwestii. To znaczy, spróbujemy na toczące się w ministerstwach debaty zastosować pozytywny lobbing, że tak powiem. Oczywiście wszyscy zdajemy sobie sprawę, że tak zwane ustalenia międzyresortowe zabierają dużo czasu i ze względu na ten aspekt faktycznie mogą być bardzo trudne, a inicjatywy parlamentarne czasami potrafią przejść szybciej niż prace rządowe. Bo nawet panowie ministrowie nas często informują, że niestety wiele ustaw właśnie gdzieś pomiędzy poszczególnymi urzędami utyka. Nam w parlamencie – państwo mówiliście o tych „dwudniowych” ustawach, a one rzeczywiście powstawały nie jako inicjatywy rządowe, ale jako inicjatywy parlamentarne – być może pewne kwestie uda się zrobić szybciej.

My jako senatorowie dostrzegamy problem motoryzacji, dlatego jako prezydium komisji zdecydowaliśmy się na rozpoczęcie debaty na ten temat również u nas. Nie zostawimy państwa zupełnie samych. Oczywiście trzeba pamiętać o wszystkich tych opiniach, które tu były wypowiedziane, że to nie jest problem tylko jednej branży, ale całego rynku. Wiemy jednak, że pewne prace należy przyspieszyć i będziemy starać się, przynajmniej z poziomu Senatu, jak najszybciej niektóre rozwiązania wdrażać.

Zapraszam na spotkanie w mniejszym gronie, bo myślę, że tutaj, gdzie liczba uczestników jest tak duża, a dyskusja częściowo polityczna, a częściowo odnosząca się rzeczywistego obrazu sytuacji, na pewno nie wypracujemy konkretnych rozwiązań. Być może państwo macie już poza dezyderatami konkretne propozycje, które my możemy też przedyskutować jeszcze z przedstawicielami ministerstw. Moglibyśmy stać się jakby kolejną flanką państwa oczekiwania w ministerstwach, że tak powiem, ale też moglibyśmy pomóc ministrom pisać rozwiązania, które będą korzystne dla sektorów zagrożonych. Bo, tak jak mówiliśmy, do tych sektorów należy „deweloperka”, sektor motoryzacyjny, ale też meblarski, w którym jest ogromny potencjał polski, a ten sektor także znajduje się dzisiaj w trudnej sytuacji.

Co więcej, wiemy, że na posiedzeniu Komisji Trójstronnej kwestie związane z kodeksem pracy – zapytanie w tej sprawie kierując też do przedstawicieli związków zawodowych – niestety utknęły. Komisja Trójstronna nie wypracowała żadnych rozwiązań, które można by było zastosować na poziomie rządowym. Rząd tak naprawdę też nie może przeskakiwać, że tak powiem, Komisji Trójstronnej. Czyli być może warto, żebyśmy prace dotyczące kodeksu pracy, ułatwień dla państwa w tej dziedzinie, przenieśli na poziom parlamentu, gdzie dyskusja nie będzie się klinczować, będzie mogła być oceniana bezpośrednio przez parlamentarzystów. Ale to też wymaga współpracy związków zawodowych, które tutaj są – z czego się cieszę – bardzo szeroko reprezentowane. I to tyle chyba z podsumowania, bo rzeczywiście zostało nam około dziesięciu minut, a jeszcze państwo chcecie się wypowiedzieć w odpowiedzi na głosy panów senatorów. A więc ja dziękuję i przekazuję głos panu przewodniczącemu.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Zatem kontynuując, pan był, zdaje się, pierwszy, Panie Prezesie, więc oddaję panu głos.

Wiceprzewodniczący Zarządu Związku Pracodawców Motoryzacji Jan Sitek:

Ja bardzo króciutko chciałbym odnieść się do wypowiedzi pani senator i panów senatorów. Chciałbym uspokoić, bo w kwestii tych 3% to zupełnie nie o to chodzi, to nie tak działa, my się chyba w ogóle nie rozumiemy. Szanowni Państwo, Polska jest dzisiaj zagłębiem produkcji komponentów. Nasze zakłady są nowoczesne, innowacyjne, pracują w oparciu o polskie prawo i one nie są całkiem własnością tych dużych firm, o których mówicie. To jest nasz wewnętrzny biznes. My produkujemy komponenty i je, niezależnie od naszych odbiorców w Europie Zachodniej, sprzedajemy na warunkach rynkowych. A jednocześnie dajemy miejsca pracy naszym ludziom. Gdy mówimy o pomocy naszym przedsiębiorstwom, absolutnie nie chodzi o wielkie koncerny. Jeżeli nas nie będzie, to koncerny kupią sobie produkty w innych miejscach. Dzisiaj doprowadziliśmy do tego, że Polska się troszeczkę ucywilizowała technicznie, że tak powiem. W związku z tym przedstawiciele koncernów mają tu z kim rozmawiać, znaleźli w Polsce dobrze zorganizowane przedsiębiorstwa. One mają różne formy prawne, czasami to są joint venture, czasami są to właśnie firmy należące do koncernów, ale większość to są nasze rodzime fabryki, przynajmniej ja taką reprezentuję.

I w związku z tym, udzielając pomocy, wsparcia w okresie kryzysu – ja to w zasadzie w mojej fabryce nazywam już recesją – my nie pomagamy komuś w Europie, ale pomagamy sobie, naszym pracownikom, broniąc ich miejsc pracy. My płacimy podatki tutaj. A dzisiaj produkujemy produkty konkurencyjne.

Gdy chodzi o ceny stali, Panie Senatorze, nie wiem, czy pan wie o wszystkim – ja wiem, ponieważ ja tym żyję na co dzień – największe huty stali, których wyrobów my używamy do produkcji samochodów, do produkcji komponentów, a także nadwozi, to są duże koncerny, jak Thyssen, Usinor. Muszę państwu powiedzieć, że w tamtym roku jesienią te koncerny podwyższyły ceny – dotyczyło to wszystkich, ja mam kontakt ze Szwedami, z Niemcami, z Francuzami, cena obligo jest taka sama w Europie dla wszystkich większych odbiorców – o mniej więcej 35%. Po ostrych negocjacjach w styczniu i na początku lutego obniżyły ceny o około 18% – 20%, czyli jeszcze nie zeszli, że tak powiem, do ceny, która była w poprzednim roku. Teraz się mówi, że być może jeszcze obniżą, bo my ich wciąż naciskamy. Nie wymieniam tu polskich hut, jak państwo zauważyliście, ponieważ już wygasły część pieców, dlatego że po prostu czasami nie spełniały wymogów ani jakościowych, ani także cenowych.

Kwestia euro. Szanowni Państwo, skoro my sprzedajemy produkty i samochody w większości w zasadzie w krajach unijnych, to przecież my i kupujemy za euro i sprzedajemy za euro. Jaka tu jest tak wielka różnica? Trzeba sobie zdać sprawę z tego – dzisiaj tyle się mówi o tym wejściu do Europy w strefę euro – my w biznesie już dawno w tym euro siedzimy, że tak powiem. Ja nie wiem, czy państwo macie świadomość tego, że kiedy nie byliśmy jeszcze w Unii Europejskiej, to żeby wysłać samochód ze swoimi produktami na Zachód, to musiałem wypisać książkę. Dzięki Bogu, weszliśmy do Unii, nie wypisuję już książek. Ale teraz znowu mi wytykają, że mam euro droższe i mogę na tym zarobić. Ja przecież to euro też wydaję. Dobrze, że teraz mogę już bezpośrednio euro obracać i nie muszę bankom dawać zarabiać na wymianie. To była głupota, która u nas długo istniała.

I jeszcze chciałbym tutaj powiedzieć o jednej sprawie. Nie powinniśmy mieć żadnych rozterek w kwestii wsparcia branży. My nie mówimy, że to ma być tylko branża samochodowa. Ja chciałbym, żebyście państwo zrozumieli, że branża samochodowa na całym świecie i w Europie cierpi najbardziej. Ja wiem, że inni też cierpią, ale rozwiązania, które państwo w rządzie podejmą, będą dotyczyły oczywiście wszystkich, to jest oczywiste. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Teraz w kolejności pan przewodniczący Szozda, a potem pan prezes.

**Przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Motoryzacyjnego
Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”
Bogdan Szozda:**

Ja tylko króciutko odpowiem na pytanie postawione przez pana przewodniczącego komisji.

Od kilku dobrych tygodni spotykają się zespoły Komisji Trójstronnej, myślę, że to jest wiadome. Odbywają się spotkania dwustronne – pracodawców ze związkami

zawodowymi. Myśmy wypracowali pewien pakiet naszych propozycji rozwiązań i wiele z nich oczekuje już na pewne konkretne wskazania rządowe, których niestety nie ma. Gdy wspomniałem w mojej poprzedniej wypowiedzi, że oczekujemy propozycji ze strony rządu jak najszybciej, to o to mi właśnie chodziło. Myśmy pakiet przygotowali, jesteśmy gotowi na dalsze negocjacje i pewne ustępstwa, ale rząd musi przedstawić konkretne propozycje. Bo to nie jest tak, że my coś wypracujemy i to wchodzi w życie, niektóre elementy wymagają konkretnych decyzji rządowych. I o to nam chodzi. My po prostu nie mamy już czasu, a tu ciągle słyszymy, że czegoś nie ma. Pan minister mówi: pracujemy, pracujemy, pracujemy. Ale nic z tego nie ma.

Senator Tomasz Misiak:

To ja prosiłbym w takim razie, jeżeli można... Bo ja akurat otrzymałem informacje od konfederacji pracodawców, akurat nie „Lewiatan”, ale z KPP, że nie było wypracowanego porozumienia w sprawie kodeksu pracy i że to właściwie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Motoryzacyjnego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Bogdan Szozda: Panie Przewodniczący, niestety pewnych decyzji rząd, to znaczy, pewnych stwierdzeń rządowych, tak się wyrażę, jeszcze... Ale te punkty są wypracowane.)

**Członek Zarządu Głównego Forum Związków Zawodowych
Marek Dyżakowski:**

Gdy chodzi o kredyty itd. to jest wypracowane stanowisko, ale musi być zatwierdzone przez Prezydium Komisji Trójstronnej i to w najbliższym czasie ma się stać.

Gdy chodzi o substytucję miejsc pracy, to faktycznie w tym tygodniu jeszcze mają być prowadzone rozmowy na ten temat między pracodawcami, pracobiorcami a rządem.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Teraz pan prezes i powoli będziemy konkludować tę część naszego spotkania.

**Prezes Zarządu Dongwon ZS Polska Sp. z o.o.
Krzysztof Rozenberg:**

Chciałbym panu senatorowi Trzczańskiemu – dobrze, przepraszam, nie zniekształcam nazwiska, bardzo przepraszam – przybliżyć pewną wesołą sytuację. Przed momentem pomyślałem sobie, że pan z tego budynku nie wychodzi, bo pan chyba nie do końca wie, co się dzieje...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, po prostu jest tak, że mamy z kolegą trochę różne zdania, ja zaraz na to odpowiem.

Ja bym powiedział tak, trzeba wyraźnie pewne sprawy rozróżnić. U nas jest rynek producentów, rynek zakupów, rynek produkcji. Że 97% naszej produkcji eksportujemy, to się trzeba cieszyć. My tu przecież mówimy o polskich miejscach pracy.

I skoro prawie milion pojazdów w tamtym roku poszło na eksport, to dobrze, bo to wyprodukowali Polacy. Problemy ze zbytem tam, ograniczają zatrudnienie tu.

Z drugiej strony, o czym pan mówił, u nas jest największy rynek importerów w Europie.

(Senator Andrzej Owczarek: Milion pojazdów rocznie.)

Milion pojazdów rocznie. Proszę pana, jesteśmy, można powiedzieć, samobójcami...

(Głos z sali: Złomowisko Europy.)

...jedynym państwem z dwudziestu siedmiu państw Unii, które nie ma żadnych ograniczeń w stosunku do pojazdów używanych. Powiem więcej, 5 grudnia rząd przyjął rozporządzenie, w którym się likwiduje nawet badania techniczne, tak zwane TÜV i już w ogóle nie będzie żadnych ograniczeń.

(Głos z sali: Automatyczna rejestracja.)

Pan mówi: marzy mi się, miałem sen o zakazie użytkowania samochodów starszych niż na przykład dziesięcioletnie, trzyletnie... Proszę pana, daliśmy osiemnaście różnych szczegółowych rozwiązań. Olano to moczem, przepraszam za sformułowanie, może niezbyt szczególne...

(Głos z sali: No, trochę niezbyt szczególne.)

Tak, przepraszam.

Ci, którzy eksportują 97% produkcji, płacą nam w złotych, bo jesteśmy w Polsce, póki co walutą... Jak jest eksport bezpośredni, to ma rację kolega. Ale kiedy ja na przykład, z tych dwóch firm dostarczam, to mam 100% przychodu w złotych, a 67% zakupów w euro. W związku z tym zdevaluowanie waluty o prawie 56% działa, jak działa. To nie jest szansa, to jest zagrożenie. Ale tę żabę jemy, po prostu na tyle jesteśmy elastyczni w kosztach. Ale to jest, proszę pana, bezpośrednio zagrożenie.

Chciałbym panu powiedzieć – nie wiem, czy pan wie – że energia w Polsce wzrosła dla producentów o od 42% do 76%. U mnie akurat o 59%. O koncentracji producentów czy dostawców stali w Polsce... Jak pan wie, ktoś to kontroluje, to nie jest tak, że ceny spadły i są niższe. Jest tak, jak kolega mówi, miesiącami te ceny negocjujemy. Owszem, wymusimy, ale póki co mamy, że tak powiem, wrzód na głowie. Siedzący tu obok prezes nie powiedział, że takiej drobnej firmie, FSO – no cóż to, kilka tysięcy ludzi tylko – w tym roku dwanaście razy podnieśli podatek od nieruchomości, z 1 miliona zł na 20 milionów zł! Nie ma produkcji, nie ma nic, a „cashu” trzeba wydać 20 milionów zł, bo ktoś zaktualizował...

(Głos z sali: Chyba mówi pan o czymś innym, nie o podatku, ale o...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, przepraszam. Bo zaktualizowano jednorazowo coś, co powinno być aktualizowane częściej. I błąd polega na tym, że to raz na dwadzieścia lat czy na dziesięć... I to teraz zrobiono! O to jest ta pretensja. Bo że gdy się ma majątek, to trzeba od niego płacić podatki, to to jest oczywiste, ale gdy wszystkie kury w jednym czasie się na coś rzucą, to mogą zadziobać na śmierć.

I ostatnia sprawa. My, wiedząc o tym, że w ten sposób to się odbywa, obserwujemy, co robią inni. Można tak, jak pan senator powiedział: pomagać wszystkim, a nie... Proszę zwrócić uwagę, że ta pomoc...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...By tutaj powiedział tak: nie ma dobrej rady, bo wszyscy dopiero ćwiczą, co będzie skuteczne. Ale wszyscy w Europie wiedzą, że gdy wszyscy pomagają wszystkim, to nic z tego nie wychodzi. I proszę zwrócić uwagę, że we wszystkich państwach Unii stosuje się, że tak powiem, podejście sektorowe. A pan, jak słyszę, jest całkowitym przeciwnikiem podejścia sektorowego. Ja pomijam to, ile i w której branży, która branża, że tak powiem, ciągnie za sobą innowacje, która ciągnie za sobą rozwój reszty. Ale jeżeli wszyscy będą pomagać wszystkim, to tak będzie, jak w przypadku tego pakietu, w którym wszyscy teraz wprowadzają ułatwienia.

Poczekajmy, zrobimy spotkanie w tym samym składzie w maju i pan przewodniczący zobaczy, jak będzie wesoło.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo panu prezesowi.

Ostatni głos w takim razie oddaję panu.

Potem oddamy głos panu ministrowi, by zechciał odnieść się do tych wszystkich pytań, które padły.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja, nawiązując do wypowiedzi państwa senatorów, chciałbym wygłosić właściwie tylko trzy bardzo krótkie uwagi.

Dlaczego motoryzacja? Ano dlatego, że to jest 17% eksportu, czyli chodzi o kwotę około 70 miliardów zł, może 80 miliardów zł. Pewnie wiele sektorów mówi, że są najważniejsi czy bardzo ważni, ale to są fakty, 17% eksportu. W jakiej innej branży jest tyle eksportu? To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa. My, rozmawiając, używamy słowa „pomoc”, ale to nie jest darowizna, to nie jest prezent. To nie jest tak, że my chcemy iść do ministra finansów i dostać, nie wiem, walizki pieniędzy. Nie. Tu chodzi o to, żeby utrzymać miejsca pracy nie tylko w przemyśle, ale też w strefie dookoła niego.

I trzecia sprawa. Proszę państwa, w Polsce w branżę motoryzacyjną zostało zainwestowanych obecnie pewnie już kilkanaście miliardów euro. To nie są polscy inwestorzy, to nie jest polski kapitał, ale co z tego? Oni dają nam miejsca pracy, my dlatego żyjemy. My płacimy tutaj podatki. Wszystkie państwa, które... Bo jest pytanie dzisiaj w związku z tym poziomem globalizacji, czyja jest własność? A Hiszpanie, Belgowie itd.? To też nie jest ich, a wszyscy chronią motoryzację.

Na zakończenie powiem tak: kryzys się kiedyś skończy. Polska ma obecnie, proszę państwa, fatalną opinię, jeżeli chodzi o ranking przyjazności dla branży motoryzacyjnej. Proszę mi wierzyć, niedawno wróciłem z Brukseli ze spotkania tego typu organizacji. Polska jest... No, nie śmiali się wręcz, bo mnie trochę lubią, ale wszyscy koledzy mówili: a, u was to tylko podnieśli podatek. Tu chodzi o coś takiego, co jest absolutnie niewyliczalne, niemierzalne – o klimat. A przypominam, Polska jako jedyna podjęła takie działanie, jak podniesienie podatku.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, jesteśmy już troszeczkę po czasie...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Oddajmy zatem głos temu, kto zaczął, czyli panu przewodniczącemu, ale na bardzo krótko.

(Przewodniczący Zarządu Związku Pracodawców Motoryzacji Janusz Woźniak:

Ale ja naprawdę dwa słowa.)

Dobrze, naprawdę dwa słowa. I damy szansę panu ministrowi się do tego ustosunkować.

**Przewodniczący Zarządu Związku Pracodawców Motoryzacji
Janusz Woźniak:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący!

Chciałbym wszystkim senatorom serdecznie podziękować za wysłuchanie naszych problemów i naszych propozycji.

Oczywiście, zdajemy sobie sprawę, że to nie jest miejsce do polemiki, bo my jesteśmy specjalistami, znamy propozycje, które szczegółowo przedstawiliśmy. Myślę, że areną do takich dyskusji jest ten międzyresortowy zespół, który został powołany przez premiera w listopadzie ubiegłego roku. I apeluję do pana ministra – a rzeczywiście Ministerstwo Gospodarki jest tym ministerstwem, które coś próbuje zrobić – zróbmy wspólnie coś dobrego dla tej branży również w czasie kryzysu. Jest prośba, żebyście nas zaprosili na spotkanie zespołu międzyresortowego, żebyśmy mogli tam te propozycje przedstawić i tam dyskutować, a nie tutaj polemizować z panami senatorami. Jeszcze raz panom senatorom dziękuję bardzo za to spotkanie i za wysłuchanie nas.

(Głos z sali: I pani senator.)

I pani senator, przepraszam, powinienem był zacząć od pani senator, przepraszam bardzo. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dobrze, Szanowni Państwo...

(Głos z sali: Czy można tylko dwa słówka?)

Bardzo przepraszam, ale te dwa słówka się rozwijają w kolejne dwa słówka i jest kłopot.

(Głos z sali: Ale ja powiem tylko dwa słowa na pewno.)

Raczy pan przewodniczący wybaczyć, ale poproszę pana ministra, żeby zechciał się ustosunkować przynajmniej do tych tematów, do których może, a w szczególności do ostatnich słów, które wypowiedział pan przewodniczący, w sprawie prac tego zespołu wraz z partnerami. Ja myślę o stronie i pracodawców, i pracobiorców. Tam też powinien się znaleźć reprezentatywny partner społeczny, żeby na bieżąco móc uczestniczyć w tych pracach, oczywiście jako ciało doradcze. Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**Marcin Korolec:**

Ja chciałbym zacząć może od trochę innej strony, a mianowicie tu przedostatni głos był taki, że kryzys się kiedyś skończy. I teraz trzeba powiedzieć, że rzeczywiście polski rząd czy Polska się zachowuje trochę odmiennie od wielu innych państw Unii Europejskiej w tym kryzysie.

Chcę powiedzieć, że ja absolutnie podzielam stanowisko ministra finansów w tym zakresie, że Polska, trzeba przyznać, w ostatnich latach stała się państwem stojącym na handlu. Chcę przypomnieć, że wartość eksportu przekroczyła granice 110 miliardów euro, to nie jest nic. Ale handel musi mieć dwie strony, to znaczy musi być sprzedający i musi być kupujący. W roku 2009 polski handel, polski eksport nie osiągnie wartości 110 miliardów euro. I skoro mówię, że podzielam stanowisko ministra finansów, to oznacza, że absolutnie podzielam stanowisko, zgodnie z którym nie należy w polskim przypadku promować rozwiązań typu pakiet promocyjny konsumpcji wewnętrznej rzędu 50 miliardów euro, tak jak to zrobiono w Wielkiej Brytanii czy w Niemczech.

Ja mówiłem na samym wstępie o informacji ambasadora czeskiego, że pakiet promocji gospodarki niemieckiej znakomicie wpływa na produkcję samochodów Škoda w Czechach. Ale ten i inne programy również w znakomity sposób wpływają na promocję polskiego eksportu. Bo, jak zostało tu słusznie wskazane, nie tylko sprzedaż 90% produkcji samochodów, ale również w dużej mierze sprzedaż części zamiennych, które w Polsce są produkowane, jest przez te programy promowana.

Chcę przypomnieć, że od 1 stycznia został obniżony podatek dochodowy od osób fizycznych. Jest już przygotowana obniżka wydatków budżetowych. Za programy w dużych krajach Unii Europejskiej promujące wzrost konsumpcji, których koszty wynoszą około 50 miliardów euro, trzeba będzie kiedyś zapłacić i to będzie trzeba zapłacić z podatków. To jest delegowanie wzrostu podatków w przyszłości. Te pieniądze nie biorą się znikąd. Moim zdaniem, Polski nie stać na takie rozwiązania i w tym sensie absolutnie podzielam stanowisko polskiego ministra finansów.

Chcę przypomnieć, że 1 marca, czyli w niedzielę, odbędzie się obiad głów państw Unii Europejskiej zwołany przez premiera Topolánka, premiera Czech, w związku z propozycjami pana prezydenta Sarkozy'ego, który powiedział, że będzie promował produkcję francuskich samochodów we Francji, a nie francuskich samochodów w ogóle.

Myślę, że głównym przesłaniem wystąpienia polskiego premiera na tym obiedzie będzie: dość rozwiązań nowego protekcjonizmu w Unii Europejskiej. Nie po to wymyślono Unię Europejską, ażeby każdy promował swoje własne rozwiązania. Fundamentem Unii Europejskiej jest jednolity rynek i otwarty handel wewnątrz Unii. I wydaje mi się, że jedyną drogą Unii Europejskiej do wyjścia z kryzysu będzie otwarty handel wewnątrz Unii Europejskiej i poza nią. W tej kwestii nasz głos powinien być bardzo kategoryczny.

Odnosząc się do pytań szczegółowych, chcę powiedzieć tak. Zachęcam do kontaktu nie tylko z BGK, który był tu przywoływany wiele razy, ale w szczególności z Korporacją Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych. Naprawdę w ostatnich tygodniach wiele procedur zostało tam uproszczonych i tak ułożonych, żeby decyzje mogły zapaść maksymalnie szybko i maksymalnie uwzględniać, promować polskie rozwiązania eksportowe. To na pewno, więc do tego zachęcam.

Wydaje mi się, że obszarem, na którym powinniśmy się teraz koncentrować, są właśnie rozwiązania dotyczące rynku pracy. Ale tu potrzebny jest dialog i potrzebne jest poszukiwanie wspólnych rozwiązań. Dlatego cieszę się z deklaracji, które w tej sali zostały przedstawione.

I może ostatnia sprawa. Niestety jako członek Unii Europejskiej nie możemy wprowadzać rozwiązań, które by wskazywały na to, że dziesięcioletnich czy kilkunastoletnich samochodów nie możemy do Polski sprowadzać. Polska przegrała chyba dwa lata temu stosowny proces przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości. Tego typu rozwiązań formalnie w Polsce wprowadzać nie można. Musimy szukać instrumentów bardziej finezyjnych i bardziej bazujących na legislacji europejskiej. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Grzegorz Banaś:

Dziękuję bardzo.

Szanowny Panie Ministrze, podziwiam idealizm pański i pańskiego ministerstwa, wiarę w tę Unię, w jej piękne filary podstawowe, czyli wolność przepływu kapitału, wolność przepływu pracy. Życie jednak jest, jakie jest, każdy to widzi. I naprawdę nie chodzi o to, żebyśmy poległi z tą wiarą i nagle się obudzili w takim momencie, że już na ulicach będą nam ludzie pokazywali, że nie tylko wiarą się żyje, bo przede wszystkim trzeba mieć, gdzie pracować i za tę swoją pracę otrzymywać wynagrodzenie, które pozwoli utrzymać siebie i swoją rodzinę.

A więc konkludując...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Szanowna Pani Senator, już kończymy dyskusję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To by już nie było równouprawnienie, niestety.

Ale w związku z tym, że widać tu pewną rozbieżność, ja myślę, że poprosimy zatem... Konkluzją tego spotkania będą trzy elementy. Po pierwsze to, cośmy powiedzieli w sprawie Ministerstwa Finansów, przy okazji nowelizacji ustawy o BGK, o bankowym...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, słuchajcie, wiecie, o co chodzi. Ja też wiem, ale się jakoś zacinam.

Wtedy również – i to tutaj wspólnie z panem przewodniczącym zaanonsujemy – będziemy prosili Ministerstwo Finansów, żeby odpowiedziało na pytania związane właśnie z instrumentarium finansowym, które jest do uruchomienia od zaraz, bez czekania. To jest jedna sprawa.

Druga. Czy moglibyśmy poprosić, żebyście zechcieli państwo wyłonić spośród siebie pięciosobową reprezentację – bo myślę, że nie ma potrzeby mnożyć liczby przedstawicieli, ale chodzi o to, żeby to była reprezentatywna grupa – i spotkalibyśmy się z państwem w dniu 2 lutego. Dobrze mówię?

(Głos z sali: Chyba marca.)

Przepraszam, 2 marca. Godziny jeszcze nie podaję. Po co mielibyśmy się spotkać z prezydium komisji? Po to, żeby wypracować projekt, który byłby możliwy do wrzucenia, mówiąc nieładnie, do prac parlamentu z poziomu Senatu. Chcielibyśmy posłużyć się tymi możliwościami, które mamy również jako senatorowie, czyli możliwościami zainicjowania odpowiednich zmian w prawie. Chodziłoby tu o najistotniejsze

kwestie, czyli te związane głównie ze sposobem subsydiowania miejsc pracy w związku z koniecznością przestojów i o to, co jest związane z rynkiem finansowym i z instrumentami finansowymi. Bo rozwiązanie innych spraw, jak słusznie powiedział któryś z panów, można odłożyć w czasie, a dzisiaj trzeba załatwić to, co jest najbardziej pilne i od zaraz możliwe do wprowadzenia.

Po trzecie, 3 marca, już na spotkaniu plenarnym Komisji Gospodarki Narodowej, podjęlibyśmy w formie stanowiska wypracowany dokument, który by jednocześnie konsumował to, o czym przed chwilą mówiłem, czyli ustalenia ze spotkania w węższym gronie, a jednocześnie w jakiś sposób konsumowałby też dezyderat, który powstał w Sejmie, oraz te postulaty, które były wygłoszone podczas dzisiejszej dyskusji.

Jeżeli państwo aprobujecie taki tok prac, to ja bym już bardzo podziękował wszystkim za obecność. Dziękuję pani senator i panom senatorom, dziękuję panu ministrowi i jego współpracownikom i dziękuję szanownym państwu, że zechcieliście poświęcić czas, ale w ważnej, bo wspólnej sprawie. A rzeczywiście przemysł motoryzacyjny jest tym, który, według mnie, wymaga szczególnej ochrony i szczególnej pomocy. Dziękuję raz jeszcze.

I zapraszam na chwilę tutaj do nas pana przewodniczącego Woźniaka wraz ze stroną społeczną, żebyśmy ustalili skład tej wąskiej grupy negocjacyjnej, tak to nazwijmy w skrócie. Uprzejmie dziękuję.

Ogłaszam trzy minuty przerwy przed rozpoczęciem następnego posiedzenia.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 17)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851