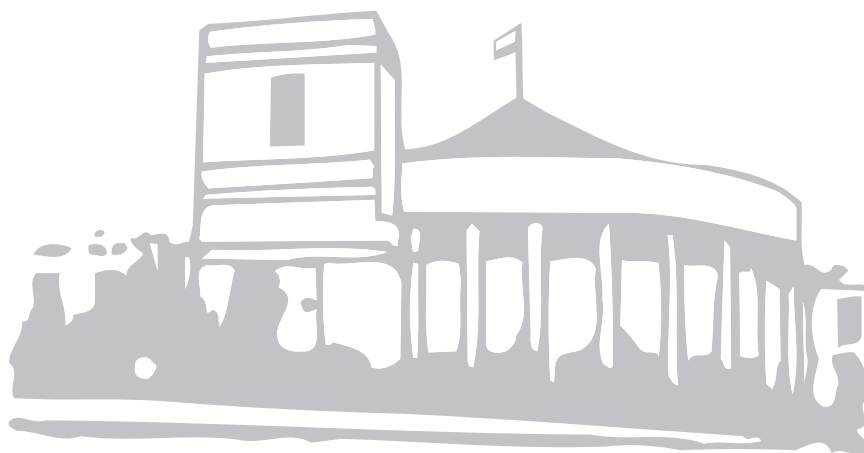




KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z posiedzenia:

■ **KOMISJI GOSPODARKI**
(NR 142)

Nr 2058/V kad.
13.06.2007 r.

Tekst bez autoryzacji

Nr 2058/V kad.

Komisja Gospodarki (nr 142)

13 czerwca 2007 r.

Komisja Gospodarki, obradująca pod przewodnictwem posła **Maksa Krackowskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji oraz posła **Leonarda Krasulskiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji rozpatrzyła:

– informację o stanie przemysłu motoryzacyjnego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Poncyłjusz** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki wraz ze współpracownikami, **Janusz Woźniak** przewodniczący Związku Pracodawców Motoryzacji, **Andrzej Duch** przewodniczący Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych w Związku Rzemiosła Polskiego, **Marek Dyżakowski** przedstawiciel Forum Związków Zawodowych, **Józef Głowacki** dyrektor Departamentu Spółek w Upadłości, Likwidacji i Pakietów Kontrolnych w Ministerstwie Skarbu Państwa, **Rafał Górski** dyrektor Biura Polskiej Izby Motoryzacji, **Jakub Faryś** dyrektor Związku Motoryzacyjnego SOIS, **Tadeusz Błachnio** doradca ekonomiczny w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji w Najwyższej Izby Kontroli, **Jerzy Król** naczelnik Wydziału Warunków Technicznych Pojazdów w Ministerstwie Transportu, **Jerzy Izdebski** sekretarz Forum Recyklingu Samochodów oraz przedstawiciele: NSZZ „Solidarność” z członkiem Komisji Krajowej **Bogdanem Szozdą** oraz Polskiego Związku Motorowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Gadecka**, **Anna Osińska** i **Anna Ornat** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Maks Krackowski (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki, na którym rozpatrzymy informację o stanie przemysłu motoryzacyjnego. Przedstawi ją minister gospodarki. W tej chwili czekamy na pana ministra Pawła Poncyliusza w nadziei, że wkrótce do nas dotrze. Na razie, z uwagi na udział w posiedzeniu innych komisji sejmowych, pan minister się spóźnia. Zaczekamy do godziny 17.15 i wówczas przeniesiemy posiedzenie naszej Komisji na inny termin.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Paweł Poncyłjusz:

Przepraszam za spóźnienie, ale uczestniczyłem w posiedzeniu Komitetu Rady Ministrów, gdzie toczy się batalia o brzmienie ustawy o finansach publicznych. Ministerstwo Gospodarki dysponuje tylko pięcioma ministrami i nie jesteśmy w stanie rozdwoić się i obsłużyć wszystkich posiedzeń Komisji. A tydzień sejmowy jest dosyć wymagający. Jeszcze raz bardzo przepraszam za spóźnienie.

Przewodniczący poseł Maks Krackowski (PiS):

Bardzo proszę panie ministrze o przedstawienie informacji o stanie przemysłu motoryzacyjnego.

Sekretarz stanu w MG Paweł Poncyłjusz:

Poproszę pana Krzysztofa Galasa zastępcę dyrektora Departamentu Rozwoju Gospodarki o omówienie materiału przygotowanego przez nasze ministerstwo, który – mam nadzieję – państwo otrzymali.

Ja chciałbym tylko powiedzieć, że w sferze motoryzacji robimy, co się da. I chciałbym, żeby państwo, jako Komisja, uwzględnili przy kolejnych posiedzeniach i rozmowach na ten temat co najmniej cztery inne resorty, które mają wielki wpływ na kondycję sektora motoryzacyjnego. To na pewno jest Ministerstwo Finansów, które kreuje politykę podatkową. Z drugiej strony jest to Ministerstwo Środowiska, które ma dużo do powiedzenia w przypadku emisji różnego rodzaju toksycznych związków do atmosfery. Mam na

myśli prawo o ochronie środowiska, opłaty ekologiczne, a także recykling samochodów. Ważne dla motoryzacji jest również Ministerstwo Transportu, kreujące politykę w zakresie badań technicznych samochodów. Kolejnym ważnym resortem jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, odpowiedzialne za Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców (CEPiK), co wiąże się z kwestią pełnej wiedzy na temat tego, czym Polacy jeżdżą. To jest taka moja pierwsza ogólna uwaga.

Po drugie – jesteśmy po turze spotkań z ministrem środowiska i jednym dużym spotkaniu z przedstawicielami resortów, które przed chwilą wymieniałem. Postaraliśmy się określić problematykę oraz to, kiedy i w jakim zakresie możemy rozwiązać dany problem. Minister transportu zadeklarował, że do końca roku zostanie wprowadzona nowa regulacja dotycząca systemu przeglądów technicznych samochodów, co oznacza, że mamy szansę na system, w którym ktoś będzie kontrolować stacje diagnostyczne. Obecnie ten system jest nieszczelny. Są również deklaracje dotyczące CEPiK, że prace są na ukończeniu i że do końca roku powinny pojawić się tego efekty.

Ale tak naprawdę to, o czym prawdopodobnie będziemy rozmawiać dotyczy współpracy 3 resortów: finansów, gospodarki i środowiska. Zwłaszcza wspólnie z Ministerstwem Środowiska próbujemy znaleźć rozwiązanie problemu wyeksploatowanych samochodów, których do Polski napływa coraz więcej. Jest to tykająca bomba ekologiczna. Wygląda na to, że dopóki Komisja Europejska nie udzieli swych rekomendacji dla całej Unii Europejskiej odnośnie systemu podatków ekologicznych, minister finansów nie zdecyduje się na wprowadzenie żadnych nowych rozwiązań. Tym bardziej, że jesteśmy po orzeczeniu Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który dał jasne zalecenia i minister finansów przygotowuje odpowiednie rozwiązania prawne w tym zakresie. Takie są moje dwie ogólne uwagi.

Chciałbym teraz prosić pana dyrektora Krzysztofa Galasa, jeśli pan przewodniczący pozwoli, o krótkie omówienie tego dokumentu, bo rozumiem, że będziemy się raczej koncentrować na dyskusji.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Udzielam głosu panu dyrektorowi Krzysztofowi Galasowi. Przekazuję prowadzenie obrad panu posłowi Leonardowi Krasulskiemu.

Wicedyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarki w MG Krzysztof Galas:

Materiał dostarczony przez ministra gospodarki jest materiałem dosyć syntetycznym, informującym o wszystkich sprawach związanych z tym, co się dzieje w interesującym nas sektorze, ale ja chciałbym zwrócić uwagę na dosyć istotny element naszego opracowania, którym jest trzyszyronicowa informacja dotycząca postanowień „CARS 21”, czyli dokumentu Komisji Europejskiej wytyczającego kierunek działania w zakresie sektora motoryzacji na najbliższe 10 lat. Są to wytyczne, które będą stymulować również kierunki rozwoju polskiej motoryzacji. W tym dokumencie jest położony nacisk m. in. na zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko, poprzez zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do sumarycznego poziomu ok. 120 mg na kilometr przebiegu. Ma to znaleźć odniesienie również w regulacjach prawnych, które zostaną wydane prawdopodobnie w roku 2009. W związku z tym te wszystkie działania, o których mówił pan minister Paweł Poncyliusz, czyli zintegrowane podejście do kwestii motoryzacji, będą związane z jednej strony z redukcją emisji dwutlenku węgla, poprzez usprawnienie technik silnikowych, wprowadzenie nowych rozwiązań konstrukcyjnych obniżających emisję dwutlenku węgla i wprowadzenie biopaliw, które również mają się do tego przyczynić. Następnym elementem są kwestie związane z ruchem drogowym, czyli usprawnianie przepływu samochodów poprzez odpowiednie zsynchronizowanie świateł i stworzenie „zielonej fali” oraz inne elementy niezależne od samych samochodów. Na tym ma właśnie polegać zintegrowane podejście do kwestii motoryzacji.

Wszystkie działania przedstawione w dostarczonej państwu informacji związane są właśnie z tą dziesięcioletnią perspektywą, w której kierunki działania wytyczy KE. Na razie trwają jeszcze dyskusje w KE. Decyzje, w jakim kierunku nastąpią zmiany zostaną przyjęte 21 i 22 czerwca na posiedzeniu Rady Unii Europejskiej. Będą one stanowić podstawę dla naszego dalszego działania.

Elementem związanym z rozwojem przemysłu motoryzacyjnego, nie będącego polskim przemysłem, ale wpisanym w kontekst europejski, jest kwestia wsparcia badań i rozwoju, ponieważ technologie, które mają być wprowadzone, są bardzo kosztowne. Jak szacują eksperci, koszt ekologicznego samochodu, bardziej przyjaznego dla środowiska, będzie wyższy o ok. 2 tys. euro. Powstanie wówczas kwestia zachęcenia do wymiany parku samochodowego, do wymiany na nowe starych i zużytych samochodów, które w tej chwili są masowo sprowadzane do Polski. Zadaniem będzie więc stworzenie systemu zachęt do kupowania nowych samochodów, o nowoczesnych systemach spalania, korzystających również z biopaliw, których udział w rynku paliwowym ma wzrosnąć do 5%, a w perspektywie 2020 r. – do 10%. Równocześnie należy wprowadzić bodźce zniechęcające do sprowadzania starych samochodów, czyli do długiego ich eksploataowania. A więc stworzenie systemu kija i marchewki. To wymaga współpracy z Ministerstwem Środowiska, żeby opłaty wynikające z tego stworzonego systemu były przeznaczane na ochronę środowiska i żeby zastąpiły podatek zakwestionowany przez Komisję Europejską, zniechęcający do sprowadzania do Polski starych samochodów. Proszę bowiem zauważyć, że w zeszłym roku zakupiono ok. 22 tys. samochodów wyprodukowanych w Polsce. Zakupiono również ok. 240 tys. nowych samochodów importowanych. Ale równocześnie sprowadzono ponad 800 tys. samochodów używanych. A więc przez cały czas ten złom wjeżdża do Polski – bodajże 58% samochodów sprowadzonych w ub. r. do Polski zostało wyprodukowane ponad 10 lat temu. I ta tendencja się utrzymuje. Po prostu ludzie zarabiają niewiele i dlatego kupują głównie stare samochody. Dlatego nasze działania we współpracy z innymi resortami będą miały na celu przede wszystkim wyeliminowanie tego zjawiska poprzez zachęcanie. Żeby nie były kupowane takie rupiecie, a samochody kilkuletnie o stosunkowo niewielkiej emisji substancji szkodliwych. Obecnie średni wiek samochodu w Polsce wynosi prawie 15 lat. Problemem jest jednak to, że jesteśmy trochę uboższym społeczeństwem, niż w przypadku społeczeństw krajów Europy Zachodniej, gdzie średni wiek samochodu to 5-7 lat. W przypadku tych krajów będzie łatwiej sprostać wymaganiom UE i wymienić stare pojazdy w dość krótkim czasie, ale w Polsce będzie to poważny problem. Dlatego w czasie dyskusji na temat tych ambitnych zamierzeń KE, strona polska (co znalazło odzwierciedlenie w stanowisku rządu) dąży do tego, żeby te nowe samochody były dostępne, czyli ich cena była relatywnie niska. Po drugie, żeby stworzyć odpowiedni system zachęt do kupowania nowych samochodów. Po trzecie, żeby uświadomić kierowcom potrzebę takiej wymiany samochodów, bo jest ona ważna dla środowiska naturalnego. A także, że sposób i styl jazdy również wpływają na stopień zanieczyszczenia środowiska. Oczywiście ważne są również te elementy dodatkowe: poprawa płynności ruchu, bezpieczniejsze samochody oraz ich odpowiednie wyposażenie. Ważny jest także system badań technicznych pojazdów.

A więc, jak wspominałem, kierunkiem naszego działania będzie realizacja tych zamierzeń KE przedstawionych w ramach programu „CARS 21”. Na razie tyle tytułem wprowadzenia. Jeśli będzie taka potrzeba, jestem gotowy udzielić dodatkowych wyjaśnień.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Czy ktoś z państwa posłów ma chęć zabrać głos?

Poseł Rajmund Moric (Samoobrona):

Czytając materiał przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki odczułem pewną satysfakcję, że wreszcie podążamy w dobrym kierunku, że po tej zapaści z 2003 r., na którą zwraca się uwagę w tym materiale, przemysł motoryzacyjny potrafił się odnaleźć i się rozwija. To powoduje, że mamy miejsca pracy w kraju.

Niepokoi mnie to, że tak mało samochodów produkowanych w Polsce jest sprzedawanych w kraju. Wprawdzie cieszy mnie, że tak dużo się eksportuje, ale niepokój budzi tak wielki wzrost ilości importowanego złomu. Nie chcę nikogo urazić, ale odbija się to nam niedługo czkawką w kwestii recyklingu, kiedy ten cały sprowadzony złom trzeba będzie na nasz koszt utylizować.

Z tego materiału wynika pewna nasza specjalność w zakresie silników samochodowych, a mianowicie silników z samozapłonem. Okazuje się, że jesteśmy eksporterem takich silników, a importujemy głównie silniki iskrowe. Nie wiem, dlaczego tak się dzie-

je, ale ponieważ w przypadku silników wysokoprężnych mamy do czynienia z mniejszą emisją szkodliwych gazów, chyba jest to trend pozytywny.

W związku z informacjami, które usłyszeliśmy i przeczytaliśmy w materiale MG, zastanawiam się, czy opłaty za recykling nie uzależnić od wieku samochodu. Bo w tej chwili nie ma to znaczenia. A w ten sposób można stymulować zakup nowych samochodów. Przecież Polacy nie są już tacy biedni, płace rosną. Można się spodziewać, że w tym roku wynagrodzenia wzrosną o 7%, a w przyszłym roku nawet o 9%. Wiem, że to martwi opozycję, nas akurat nie martwi. Dlatego może jednak zacząć promować kupowanie nowych samochodów.

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Z niepokojem czytam w materiale MG o tych ramach regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego i cieszę się z polskiego stanowiska, które tu państwo przywołują, ponieważ ono wskazuje, że dobrze wiemy, jaka jest sytuacja wewnętrzna. Natomiast skoro UE postąpiła arbitralnie w kwestii emisji dwutlenku węgla, już o tym zresztą dyskutowaliśmy, jeżeli pominięto kwestię cen i dostępności nowych, bardziej ekologicznych samochodów, co państwo dosyć przejrzyście wyeksponowali, skoro nie można oczekiwać, że jakiegokolwiek regulacje unijne, bo tak wynika z tego dokumentu, będą wpływać wprost na obniżenie kosztów, a odwrotnie – będą wpływać na ich podwyższenie w związku z bardziej rygorystycznymi normami dotyczącymi ochrony środowiska, jakie państwo mają propozycje, żeby wyrównać te różnice, zwłaszcza popytowe? Który Polak, ten średnio zarabiający Kowalski, kupi samochód w salonie, jeśli wie, że już za bramą tego salonu traci on na wartości 10-20%, bo taka jest sytuacja na rynku. A nie ma żadnych zachęt, żeby kupować nowe samochody, żeby mogły one być tańsze. Zresztą nie wiem, o jakiego rodzaju zachętach można tu myśleć. Czy w stosunku do producentów? Myślę, że chyba tak, ale również w stosunku do kupujących. Dlatego interesuje mnie, jakie państwo mają propozycje, zwłaszcza pod adresem ministra finansów, bo rozumiem, że on jest dysponentem tego typu regulacji. Czy w ogóle były takie inicjatywy ministra gospodarki, które, uznając te wszystkie argumenty za ważne, jednak wychodziłyby na przeciw problemom branży?

Pytam o to, bo państwo tylko opisują stan obecny, natomiast poza stanowiskiem w stosunku do KE nie ma żadnej informacji o proponowanych przez was konkretnych działaniach.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Zapraszam do zabrania głosu zaproszonych gości.

Sekretarz Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Jerzy Izdebski:

Mamy nieco odmienne zdanie co do kierunków recyklingu pojazdów. Jak wykazuje dotychczasowa praktyka, wzrost liczby kupowanych nowych samochodów, wcale nie wpływa na zmniejszenie liczby importowanych starych samochodów. Jak nawet napisano w jednej z dzisiejszych gazet, są to dwa niezależne od siebie nurty. A więc chyba nie należy liczyć na to, że wzrost liczby kupowanych nowych samochodów wpłynie na ograniczenie importu samochodów starych. A problem samochodów starych jest bardzo istotny, bo mamy z nimi wiele kłopotów. Przede wszystkim dlatego, że zanieczyszczają środowisko, ponieważ zaledwie co 10. samochód jest zawożony do stacji demontażu, reszta trafia do „szarej strefy”. Co oznacza, że oleje i płyny eksploatacyjne są wylwane do gleby. To jest olbrzymie zagrożenie.

Po drugie, jeśli będziemy nadal podążać w kierunku stwarzania barier, nie uda się zahamować napływu starych samochodów. Przynajmniej tak wynika z dotychczasowych doświadczeń. Dlatego proponujemy szersze podejście do kwestii recyklingu samochodów, bowiem dyskusja toczy się jedynie nad pewnym jego wycinkiem, a zapomina się o wielu innych sprawach, np. o tym, że nie wszystkie pojazdy trafiają do recyklingu oraz że ten system finansowania już się rozleciał i nie funkcjonuje, ponieważ w tej chwili korzysta z niego 1/5 stacji demontażu. Czyli to nie działa. Przy proponowanym pewnym zmniejszeniu wymagań oraz istnieniu kolejnej grupy przestępczej, zarabiającej na tworzeniu fikcyjnych sieci zbierania pojazdów, nie będą wpływać żadne pieniądze. Wydaje się, że są konieczne środki nie do zachęcania, żeby ludzie kupowali nowe samochody,

tylko żeby wcześniej oddawali do recyklingu stare. Pieniądze należy kierować do tych ludzi, którzy mają stare samochody. Wprowadzić system zachęt i premiować kwotą 500-1000 zł oddanie pojazdu do recyklingu. Mógłby to być skuteczny sposób zniechęcający do używania starych pojazdów. To rozwiązanie skutecznie skróciłoby czas użytkowania starych pojazdów.

W materiale MG poruszony jest problem ustalenia, kiedy pojazd staje się odpadem. Ta sprawa jest w dalszym ciągu przemilczana. Od 2004 r. Ministerstwo Infrastruktury opracowywało projekt rozporządzenia dotyczący tej kwestii. Bez tego nawet regulacje prawne dotyczące kontroli pojazdów nie skierują ich do systemu recyklingu, tylko spowodują, że będzie utrudniona ich eksploatacja. Czyli znów zwiększy się szara strefa i te pojazdy będą rozbierane dla utrzymania w ruchu starych pojazdów. Tak jak obecnie, kiedy do stacji demontażu trafia jeden na 10 samochodów, a reszta jest rozbierana na części. Dlatego powinna być ustalona granica, od której pojazd staje się już odpadem i musi być wycofany z eksploatacji.

Wydaje mi się, że recykling samochodów będzie się w Polsce rozwijał, bo wjeżdża do nas ok. 800 tys. używanych samochodów rocznie. I musimy potem coś z nimi zrobić.

Poseł Małgorzata Ostrowska (SLD):

Sam pan zadał pytanie, które obrazuje problem, czyli, kiedy pojazd staje się odpadem? Jakie, według pana, parametry musiałyby być wzięte pod uwagę dla oceny, że mimo, iż ten pojazd jeszcze funkcjonuje, to trzeba na właścicielu wymóc, żeby go wycofał z ruchu?

Sekretarz SFRS Jerzy Izdebski:

To muszą być konkretne parametry techniczne. Były one zawarte w projekcie rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury z marca 2004 r., gdzie było napisane, że jeśli odkształcenia struktury samochodu przekraczają 20-35%, to nie nadaje się on już do odtwarzania. Są tutaj przedstawiciele FSO, którzy mogą powiedzieć, że przy takich odkształceniach struktury pojazdu nie jest możliwe przywrócenie jego pełnej sprawności. Było tam również napisane, że jeśli samochód ma dwudziestoprocentowe ubytki w nadwoziu, również nie kwalifikuje się do eksploatacji. To jest niby oczywiste, ale zapisanie tych kryteriów powoduje, że taki samochód od pewnego momentu nie może być nadal eksploatowany. To było zawarte we wspomnianym przeze mnie projekcie rozporządzenia. Obecnie rozwiązanie tego problemu zostało oddalone. A on stale istnieje. Podwyższanie wymagań technicznych spowoduje, że stare samochody będą naprawiane i dłużej eksploatowane, co oznacza większe koszty. Pewien skutek może być, ale przy naszych skłonnościach do omijania prawa należy się spodziewać, że pół litra wódki zawsze wystarczy, żeby samochód pomyślnie przeszedł każde badanie techniczne.

Przedstawiciel Forum Związków Zawodowych Marek Dyżakowski:

Chciałem tylko delikatnie przypomnieć, że na temat recyklingu Komisja Gospodarki będzie obradować jutro i boję się, żeby dzisiaj nie umknął nam główny temat posiedzenia.

Popieram pomysł, żeby każdy użytkownik samochodu, który odda swój pojazd do recyklingu, otrzymał 500, albo nawet 1000 zł. Wszyscy żyją z motoryzacji i może należałoby użytkownikom pojazdów w jakiejś części zrekompensować poniesione nakłady.

Ale mnie zmartwiła inna sprawa. Wiadomo, że podstawowym problemem są stare samochody, które rujną nam rynek nowych samochodów. A z tego rynku powinniśmy żyć przede wszystkim, właśnie ze sprzedaży nowych samochodów, najlepiej wyprodukowanych w Polsce. Natomiast nieporozumieniem jest czekanie na to, że jakiś organ UE stworzy takie warunki, że stare samochody przestaną napływać do Polski. Przecież większości krajów Unii zależy na tym, żeby pozbyć się tych starych „trupów”, żeby te samochody pojechały do Polski, bo dzięki temu oni mają spokój.

Proszę zwrócić uwagę, jaka konkurencja powstaje w Europie w dziedzinie produkcji samochodów. Każdy producent stara się przenieść produkcję tam, gdzie ma lepsze warunki. A u nas jest coraz trudniejszy rynek dla producentów samochodów. Tylko 7% samochodów wyprodukowanych w Polsce jest u nas sprzedawane. Reszta jest eksportowana. Jeśli któraś fabryka nie dostanie nowego modelu do uruchomienia, to „leży”, bo nie będzie miała gdzie sprzedawać tych nieco starszych samochodów.

Dlatego dla mnie podstawowym tematem jest współpraca Ministerstwa Gospodarki z Ministerstwem Transportu w dziedzinie badań technicznych. Na sali jest przedstawiciel MT, tylko nie wiem, czy jest on upoważniony, żeby przedstawić nam, jakie zmiany mają być wprowadzone w badaniach diagnostycznych i w sferze weryfikacji stacji diagnostycznych. Czy te stacje będą ujęte w systemie CEPiK? Bo to jest podstawa. Żeby było wiadomo, że jeśli w stacji diagnostycznej samochód wjedzie na kanał, to gdzieś będzie zarejestrowany. Tylko to może spowodować, że będziemy eliminować samochody stare i nie nadające się do ruchu drogowego. To jest jedyna szansa. Żadne inne przepisy, żadne akcyzy i inne podatki nic nie dadzą. Możemy się oprzeć jedynie na ekologii i badaniach technicznych. I na tym powinniśmy się skoncentrować, jeśli mamy pomóc przemysłowi motoryzacyjnemu w Polsce. Przemysłowi, z którego wszyscy żyją: firmy ubezpieczeniowe, minister finansów, przemysł chemiczny, rafinerie itd. Teraz doszedł jeszcze Narodowy Fundusz Zdrowia. Nie ma już w Polsce branży, która by nie żyła z przemysłu motoryzacyjnego.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Rzeczywiście jest na sali przedstawiciel Ministerstwa Transportu pan naczelnik Jerzy Król. Został pan wezwany do udzielenia odpowiedzi, a więc udzielam panu głosu.

Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych Pojazdów w Ministerstwie Transportu Jerzy Król:

Skoro zostałem wywołany do tablicy, to powiem kilka słów na temat badań technicznych. Badania techniczne oraz wszystkie dotyczące ich regulacje są oparte na dyrektywie UE. I jeśli chodzi o bazę prowadzonych badań technicznych to w Polsce są one takie same, jak w każdym innym kraju członkowskim UE. Oprócz tej podstawy zawartej w dyrektywie jest pewna swoboda i kraje członkowskie mogą wprowadzać ostrzejsze przepisy. Dlatego w przypadku pomiaru emisji spalin nasze przepisy są bardziej rygorystyczne od przewidzianych w unijnej dyrektywie i w regulacjach obowiązujących w innych krajach członkowskich UE. Unia jest przeciwna blokowaniu napływu samochodów przy pomocy przepisów technicznych lub dotyczących parametrów. Komisja Europejska wystąpiła przeciwko Polsce do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o wycofanie przepisów dotyczących pierwszego badania pojazdów sprowadzonych z zagranicy, jako powód podając, że blokuje ono swobodny przepływ towarów. Przygotowaliśmy stosowną odpowiedź dla ETS. Zawiera ona wniosek o zaprzestanie tego postępowania oraz o obciążenie kosztami KE. Taka jest aktualna sytuacja w tej materii.

Jeśli chodzi o nasze plany na przyszłość, to należy przypomnieć, że nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawują starostowie. Ponieważ docierały do nas sygnały, że jest niedobrze, przyjrzeliśmy się tej sprawie. I okazało się, że są problemy z wykonywaniem przez starostów nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Żeby tej sytuacji jakoś zaradzić, do ustawy – Prawo o ruchu drogowym zostały wprowadzone przepisy umożliwiające przekazanie czynności kontrolnych dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Minęło już tyle czasu, że możemy ocenić, jak wygląda sytuacja po tych zmianach. Okazuje się, że starostowie nie zainteresowali się możliwością przekazania czynności kontrolnych. Dlatego, biorąc pod uwagę liczbę stacji objętych porozumieniami z dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego, a obecnie jest ich ok. 350 (na 3,5 tys. stacji ogółem), w przygotowywanym projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu planujemy przekazanie dyrektorowi TDT prawa do przeprowadzenia kontroli bez zawarcia porozumienia ze stacją kontroli pojazdów. Czyli, będąc przejazdem w danej miejscowości, będzie on mógł przyjechać na stację i przeprowadzić kontrolę tej stacji pod kątem wyposażenia i spełnienia wszystkich warunków przewidzianych w przepisach.

Rozważamy również, czy nie wprowadzić nadzoru wojewody nad starostą w zakresie wykonywania jego uprawnień w stosunku do stacji kontroli pojazdów, ponieważ – naszym zdaniem – obecna sytuacja wymaga zmian. Zwłaszcza to, o czym była mowa wcześniej, że za pół litra można załatwić taką, czy inną sprawę. A więc problem nie leży w regulacjach. W oparciu o takie same regulacje są badane pojazdy w Polsce, Niemczech, Wielkiej Brytanii i każdym innym kraju. Problem tkwi w rzetelności wykonywania tych badań. Należy poprawić ich rzetelność i nasze działania idą w tym kierunku.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Każdy, kto wykazuje się elokwencją, otrzymuje dodatkowe pytanie od pani przewodniczącej Orłowskiej.

Poseł Małgorzata Ostrowska (SLD):

Nie Orłowskiej, tylko...

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Bardzo przepraszam, Ostrowskiej.

Poseł Małgorzata Ostrowska (SLD):

W trakcie dyskusji jeden z panów proponował, że powinniśmy się posłużyć tylko ekologią i badaniami technicznymi, żeby dokonać jakichś zmian. Pan to kwestionuje, przypominając, że kontrolne standardy są podobne we wszystkich krajach UE, ponieważ obowiązuje je ta sama dyrektywa. Skoro jest problem z wykonaniem prawa i kontrolą, bo starostowie sobie z tym nie radzą, czy nie chcą sobie radzić, a nie są tą sprawą specjalnie zainteresowani, ponieważ każdy sobie lubi robić przysługi, to według mnie TDT nie ma przy okazji coś tam sprawdzać. Przecież w tym przypadku mamy akurat do czynienia z instytucją w pełni wyposażoną do przeprowadzania tego typu kontroli. Czyli chyba powinno się nakazać samorządom, żeby skorzystały z usług takiego wyspecjalizowanego nadzoru, jeśli nie chcemy całkowicie odebrać samorządom wpływu na tę sferę. Gdyby bowiem tak się stało, zaraz niektórzy samorządowcy powiedzieliby, że to jest zamach na samorząd. Rozumiem, że mniej więcej tak można podsumować naszą dotychczasową wymianę myśli. Pan powiedział, że w tym kierunku panowie zmierzają. Czyli, żeby ta kontrola była bardziej szczelna, bardziej rzetelna. Ale skoro tak, to proszę mi powiedzieć (bo tutaj znowu jest mało konkretów), jakie są propozycje ministra transportu? Czy będzie nowa ustawa lub zmiany w już obowiązujących ustawach lub rozporządzeniach? Co konkretnego i kiedy?

Naczelnik wydziału w MT Jerzy Król:

W projekcie ustawy, która niedługo trafi do Sejmu – mam na myśli ustawę o dopuszczeniu pojazdów do ruchu, są przewidziane narzędzia, mające poprawić rzetelność kontroli pojazdów.

Przed wszystkim przewidujemy kontrole wykonywane przez dyrektora TDT bez porozumienia ze stacjami diagnostycznymi. Jeśli przedsiębiorca prowadzący stację ma w perspektywie, że po roku lub po dwóch będzie przeprowadzona kontrola, to on się do tej kontroli przygotowuje. Ale jak naprawdę wygląda praca jego stacji, to wiemy z codziennej praktyki.

Druga sygnalizowana sprawa, to brak sankcji. Zostaną wprowadzone sankcje dla diagnostów i przedsiębiorców. Nie będzie to tylko pozbawienie uprawnień na 3 lub na 5 lat, ale także sankcje karne.

Ten projekt jest naszą propozycją wynikającą z rozmów ze środowiskami, z przedsiębiorcami, z wszystkimi działającymi w tej branży. Gdy trafi do Sejmu, będzie on mógł zająć stanowisko i ewentualnie zaproponować jakieś zmiany.

Poseł Małgorzata Ostrowska (SLD):

Czy może pan uściślić, co to znaczy „niedługo”?

Naczelnik wydziału w MT Jerzy Król:

Mieliśmy już ten projekt ustawy gotowy. Tylko, że był to projekt ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W związku z podjęciem decyzji o jej podzieleniu na części, jak można trywialnie powiedzieć, czyli z chwilą „wyrwania” z tej ustawy pierwszego elementu i powstania projektu ustawy o kierujących pojazdami, który trafił już do Sejmu, doszliśmy do wniosku, że jest to dobry moment, żeby tę ustawę, która jest już bardzo obszerna, podzielić na części. A w związku z tym, że proponowany zakres zmian przygotowanej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym był bardzo duży, doszliśmy do wniosku, że to jest dobry moment, żeby kolejny fragment tej ustawy „wyrwać” i stworzyć nową ustawę. A w konsekwencji za jakiś czas dojść do sytuacji, w której ustawa – Prawo

o ruchu drogowym będzie zawierać tylko przepisy podstawowe, przeznaczone dla osób przygotowujących się do egzaminu na prawo jazdy.

Przewodniczący Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych w Związku Rzemiosła Polskiego Andrzej Duch:

Jeśli jest tak dobrze, to dlaczego jest tak źle? Chciałbym zadać panu kilka pytań i chciałbym, żeby pan się do nich ustosunkował.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Do kogo kieruje pan te pytania?

Przewodniczący komisji w ZRP Andrzej Duch:

Przede wszystkim do Ministra Transportu. Wiemy doskonale, że stacje, przygotowane do wykonania badań technicznych, są w stanie przeprowadzić tylko badania zawieszenia, hamulców, amortyzatorów, elementów jezdnych. A co będzie, jeśli przyjedzie pojazd po zderzeniu i ma naruszona płytę podłogową? Jeśli będzie miała uszkodzona płytę geometryczną? Przecież taki pojazd, to bomba z opóźnionym zapłonem. W całym stołecznym województwie znalazłem tylko dwie stacje wyposażone w odpowiednią aparaturę do wykonania wskazanych przeze mnie badań. To jest jakieś nieporozumienie, bo przecież wiele samochodów przywożonych z Zachodniej Europy to pojazdy rozbite, to samochody naprawiane w stodołach, które nigdy nie osiągną parametrów wymaganych przez producenta. Jelenia Góra zwróciła się do wojewody jeleniogórskiego, żeby zajął się stacjami diagnostycznymi. Odbyło się spotkanie z udziałem prokuratora, w czasie którego pokazano patologie występujące w tej branży.

Myślę, że zmiany, o których pan mówił, to będą zmiany połowiczne, które nie przyniosą efektów oczekiwanych przez branżę motoryzacyjną.

Przewodniczący Związku Pracodawców Motoryzacji Janusz Woźniak:

Materiał przygotowany przez MG jest bardzo interesujący. Ale trzeba sobie zdawać sprawę, że to, czy po polskich drogach będą się poruszać samochody dobrej jakości i bezpieczne dla użytkowników, zależy od Ministerstwa Infrastruktury. Z tego, co mówi pan naczelnik Jerzy Król, wynika, że albo jest odosobniony w swej opinii, że jest tak dobrze, albo nie wie, co rzeczywiście dzieje się na polskich drogach i na stacjach kontroli pojazdów. Powiedział pan, że każdy samochód przechodzi takie same badania, jak w innych krajach europejskich. W związku z tym wróć do tematu, który poruszył mój przedmówca. Chodzi mi o punkty bazowe podwozia i nadwozia. U nas rozporządzenie Ministra Infrastruktury wprowadziło możliwość wzrokowego badania punktów bazowych podwozia i nadwozia oraz przymiarem liniowym. Te metody może były dobre w wieku XVI lub XVIII, ale nie w XXI. Od kilku lat walczymy o to, żeby pomiary punktów bazowych podwozia i nadwozia na płycie podłogowej wykonywać odpowiednimi urządzeniami. Nie przymiarem liniowym, nie wzrokowo, tylko odpowiednimi urządzeniami. Dlatego nie można stwierdzić, że takie same badania są przeprowadzane w Polsce i za granicą. Sposób przeprowadzania tych badań diametralnie się różni od przeprowadzanych w innych krajach UE.

Poseł Małgorzata Ostrowska (SLD):

Przepraszam, że wejdę panu w słowo, ale to tak nieuczciwie wobec pana naczelnika Jerzego Króla, ponieważ nie powiedział on nic innego ponad to, że wymogi są takie same. A sam mówił o tym, iż rzetelność wykonania tych badań pozostawia wiele do życzenia.

Przewodniczący ZPM Janusz Woźniak:

Ale tu nie chodzi o rzetelność, tylko o sposób ich wykonywania. Od wielu lat walczymy z Ministerstwem Infrastruktury, żeby w rozporządzeniu zobowiązać stacje kontroli pojazdów do badania punktów bazowych podwozia i nadwozia na płycie podłogowej. Wprowadzono zmianę i dopisano, że będzie ocena wzrokowa i przymiarem liniowym. To nie jest odpowiednia metoda. Dlatego pytam Ministerstwo Infrastruktury, kiedy badania będą się odbywać przy pomocy urządzeń przystosowanych do badania punktów bazowych?

Wyczytałem w informacji MG, że jest przygotowywany przez ministra infrastruktury projekt rozporządzenia, na podstawie którego pojazd zakwalifikowany jako odpad będzie kierowany do recyklingu. Kiedy to rozporządzenie wejdzie w życie?

Jeśli chodzi o rzetelność badań, to – jak pan naczelnik Jerzy Król wspomniał – obecnie za kilkadziesiąt złotych, może za pół litra, na stacji kontroli pojazdów można uzyskać wynik badania, jaki się chce. A jeśli się nie uda, to się jedzie do innej stacji, gdzie się taki wynik uzyskuje. Badaliśmy tę sprawę. Na 30 osób, które przyjechały na badanie, dwie wróciły, bo musiały dokonać napraw, a reszta pojechała gdzie indziej i tam uzyskała stempel dopuszczający pojazd do ruchu. W związku z tym nasuwa się pytanie, czy ewidencja tych napraw trafi do CEPiK? I kiedy będzie wyeliminowana możliwość wędrowania od stacji do stacji w celu uzyskania pieczętki dopuszczającej do ruchu? Czy Ministerstwo Infrastruktury nad tym pracuje?

Oczywiście istotna jest kwestia nadzoru starostów nad stacjami kontroli pojazdów. Rzeczywiście starostowie sprawują nadzór, ale ten system kontroli powinien nie tylko eliminować stacje niedostatecznie wyposażone, ale również diagnostów nie posiadających odpowiednich kwalifikacji. W Niemczech diagnosta dopuszczający pojazd do ruchu musi mieć wyższe wykształcenie, odpowiedni certyfikat, przejść odpowiednie szkolenie. A u nas, niestety, takich wymagań nie ma. I to jest temat dla Ministerstwa Infrastruktury. Jeśli nasze prośby zostaną przez MI zrealizowane, to dziękujemy na tej sali. Ale niestety od kilku lat wołamy, prosimy, a niewiele się dzieje.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Widzę, że poszerzyliśmy zakres tematyki naszego posiedzenia. Do Ministerstwa Gospodarki zostało skierowane tylko jedno pytanie, a większość pytań do Ministerstwa Transportu.

Dyrektor Biura Polskiej Izby Motoryzacji Rafał Górski:

Wydaje mi się, że bardziej niż na stanie przemysłu motoryzacyjnego, powinniśmy się skupić na działaniach, jakie na rzecz tego przemysłu powinny być podjęte w najbliższym czasie. Oczywiście zgadzam się z wypowiedzią pana ministra Pawła Poncyliusza, że na tej sali powinni być przedstawiciele również innych ministerstw. Dlatego zadam kilka pytań, na które, szczerze mówiąc, nie chciałbym dzisiaj usłyszeć odpowiedzi, bo nie będą to odpowiedzi kompletne. Mam nadzieję, że przewodniczący Komisji zdecyduje o tym, że w najbliższym czasie spotkamy się ponownie, ale wówczas może rozmawialibyśmy raczej o tym, jaka jest przyszłość przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Czy będzie się rozwijać? A jeśli tak, to dzięki jakim działaniom? Bo sytuacja w przemyśle motoryzacyjnym, jak wynika z tego materiału i z czym większość państwa się zgodzi, wygląda tak, że mamy dwa różne światy. Jest rozwijający się przemysł motoryzacyjny. Rozwija się on dzięki czterem fabrykom istniejącym w Polsce od kilku lat: Fiata, FSO, General Motors i Volkswagena, bo od dawna nie mamy nowych inwestycji motoryzacyjnych. Fabryka firmy MAN powstająca w Niepołomicach, to jest ostatnie pojawienie się w Polsce jakiegoś producenta pojazdów. Dlatego należy skierować do Ministerstwa Gospodarki pytanie, co dalej z Polską Agencją Informacji i Inwestycji Zagranicznych, ponieważ prace nad jej zjednoczeniem i przekształceniem trwają od kilku lat, a efektów na razie nie widać. Tymczasem nasi sąsiedzi, Czechy i Słowacja, odrobili lekcje przyglądając się nam, kiedy pod koniec lat 90. byliśmy tygrysem motoryzacyjnym Europy. I ostatnie inwestycje zostały ulokowane właśnie u nich. Mam na myśli PSA. Dlatego interesuje mnie, jakie mamy w tej sferze nowe rozwiązania? Jakie są przewidziane działania dotyczące PAIiIZ? Bo chodzi o to, żeby przyciągnąć nowych inwestorów, a działania agencji są, delikatnie mówiąc, niewystarczające.

Druga kwestia, to rynek samochodów używanych. Nie będę już mówić o badaniu płyt podłogowych. Wszystkie organizacje motoryzacyjne podpisują się pod tym postulatem od 2001 r. albo i dłużej. Mimo to, nie znajduje on odzwierciedlenia w projektach żadnych regulacji prawnych. Ale interesuje mnie inna kwestia, chociaż myślę, że nie uzyskam dzisiaj odpowiedzi na ten temat. W Niemczech został wprowadzony obowiązek instalowania w samochodach filtrów cząstek stałych. W związku z tym za kilka miesięcy będziemy mieć drugą falę importu samochodów używanych, ponieważ Niemcy

będą się tych samochodów pozbywać. Obecnie jest wwożonych do naszego kraju 70-80 tys. używanych samochodów miesięcznie, a do tego dojdą następne tysiące. Jakie są działania wyprzedzające ten napływ i uniemożliwiające rejestrowanie tych samochodów na terenie Polski? Bo tak naprawdę tych samochodów jest dużo więcej, niż dwa miliony i ileś tam tysięcy, ponieważ wiele z nich jest jeszcze niezarejestrowanych, bo nadal mają niemieckie numery rejestracyjne. Szacujemy, że jest od 150 tys. do 300 tys. samochodów, które po prostu stoją, albo zostały rozebrane na części i trafiają do szarej strefy obrotu częściami zamiennymi. Byłbym zobowiązany w imieniu mojej organizacji, gdybyśmy mogli zająć się na następnym spotkaniu, jeśli takie będzie, tematem, jakie mamy w najbliższym czasie działania służące długofalowemu rozwojowi przemysłu motoryzacyjnego w Polsce.

Dyrektor Związku Motoryzacyjnego SOIS Jakub Faryś:

Jutro i pojutrze będziemy gospodarzami zjazdu Europejskiego Związku Producentów Samochodów, który odbędzie się w Krakowie. Siłą rzeczy będziemy prezentować miejsce Polski na motoryzacyjnej mapie Europy. I ja tam powinienem powiedzieć, że przez 3 lata wpłynęło do Polski ok. 2,5 mln samochodów używanych, z czego 90% przypadków ich sprowadzenia miało znamiona przestępstwa. Wszyscy się z tym chyba zgadzamy, bo minister finansów przecież powiedziała, że 90% tych faktur zawierało nieprawdziwe dane.

W Polsce na 4 samochody używane sprzedaje się jeden nowy. W tym samym czasie Węgry, Czechy i Słowacja jakoś potrafiły sobie poradzić z tym problemem. I pomimo tego, że jest KE, że wygraża, to w przypadku tych krajów ta proporcja wynosi mniej więcej jeden do jednego. Mam więc powiedzieć, że Polski rynek to jest tak naprawdę 250 tys. nowych samochodów. A niech państwo mają na uwadze, że mówię to do potencjalnych inwestorów.

Odliczanie podatku VAT w przypadku samochodu osobowego jest wałkowane od trzech lat bez żadnego rezultatu. Przez prawie rok Komisja Finansów Publicznych nad tym deliberowała i nic się nie wydarzyło. Nie ma odliczenia.

Kolejny fakt, to podatek od samochodów, który miał być uzależniony od, naszym zdaniem, bardzo rozsądnych parametrów, czyli od pojemności silnika i czystości spalin. Trzy lata rozmów bez rezultatu. Nie ma tego podatku, bo rząd się wycofał.

Design protection. Kilka dni temu została przyjęta regulacja, która jest bardzo złym sygnałem dla producentów samochodów, ponieważ narusza prawa własności przemysłowej. Tym samym Polska dołączyła do grupy krajów, w których można produkować części zamienne bez przestrzegania prawa własności przemysłowej.

Złomowanie pojazdów. To jest jedyna rzecz, z której się bardzo cieszymy, bo po dwóch latach zbliżamy się do finału. Ale po dwóch latach. Dwa lata prosiliśmy, żeby kara była proporcjonalna do winy. I mamy nadzieję, że jutro ten problem zostanie rozwiązany.

Kontrola techniczna. Doceniam to, co robi Ministerstwo Transportu. Absolutnie zgadzam się z panem naczelnikiem Jerzym Królem, że to jest kwestia przestrzegania prawa. Ale w jednym z krajów zachodnich jest to bardzo prosto rozwiązane. Po przeglądzie technicznym pojawiają się dwa wydruki. To, co nie jest w porządku, drukuje się na czerwono. A jeśli choć jedna linijka jest czerwona, to ten samochód nie może być dopuszczony do ruchu. Nie ma wtedy kwestii pół litra, czy czegoś podobnego. Bo z drukarki wychodzi „kwit” i jeśli choć jedna linijka jest wydrukowana na czerwono, nie ma możliwości przedłużenia rejestracji. Czynniki ludzkie nie ma w takim przypadku żadnego znaczenia.

I ja te wszystkie fakty muszę przedstawić. Muszę powiedzieć przedstawicielom Fiaata, Volkswagena, Opla i innym, którzy teoretycznie powinni u nas inwestować: inwestujcie. Polska dba o branżę motoryzacyjną.

W tym momencie jeszcze jedna gorzka refleksja – ilu posłów jest w tej chwili na sali? A debatujemy o branży będącej nr 1 w eksporcie.

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Tym bardziej proszę zapamiętać tych, którzy są.

Dyrektor Związku Motoryzacyjnego SOIS Jakub Faryś:

Z tym większym szacunkiem się do państwa odnoszę. Proszę policzyć, jest zaledwie trzech lub czterech posłów. Widzę raczej osoby z branży motoryzacyjnej niż z Sejmu.

Wracając do zjazdu w Krakowie, to – co ja mam tym ludziom powiedzieć? Dlaczego mają w Polsce inwestować? Jeszcze raz pytam, co ja mam im powiedzieć? Że w Polsce się nie respektuje własności przemysłowej? Że można zarejestrować każdy złom, który jeździ po drogach? Że podatki w żaden sposób nie stymulują sprzedaży nowych samochodów? Ja to już mówiłem na różnych forach – stoimy wobec wyboru: czy chcemy promować stare samochody? W kontekście każdej z tych spraw usłyszałem w tym lub w tamtym gmachu, że mamy do czynienia z ważnymi względami społecznymi. Czy te względy społeczne są dzisiaj na tyle ważne, żebyśmy za dwa, pięć lub siedem lat nie mieli w Polsce żadnych inwestycji motoryzacyjnych? Niech państwo mi wierzą, wszystko to jest fatalnie odbierane w Europie na poziomie szefów koncernów. I proszę zwrócić uwagę na fakt, że w przypadku tych wszystkich inwestycji (poza firmą MAN) decyzje o ich lokalizacji były podejmowane co najmniej 2 lata temu, gdy były jeszcze szanse na zmianę wielu uwarunkowań. Tak jest w przypadku zakładów, gdzie będzie produkowany nowy Fiat 500 i Ford Ka oraz FSO. Jaka obecnie mamy szansę na nowe inwestycje? Na to pytanie mogą odpowiedzieć panowie z MG. Jakie są obecnie prowadzone rozmowy? Nie ma takich rozmów.

Wiem, że to, co powiedziałem jest bardzo gorzkie, ale spotykamy się co jakiś czas i wszyscy mówimy to samo. Ale we wszystkich tych sprawach, poza złomowaniem, nic się nie dzieje.

Zwracam się do członków szanownej Komisji – od państwa zależy wybór, co będziemy z tym dalej robić.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Już byłem przerażony, że zażąda pan sprawdzenia, czy jest kworum. Udzielam głosu panu naczelnikowi Jerzemu Królowi, żeby mógł odpowiedzieć na zadane pytania.

Naczelnik wydziału w MT Jerzy Król:

Chciałbym zacząć od tematu poruszonego przez pana Jerzego Izdebskiego z Forum Recyklingu Samochodów, a mianowicie od rozporządzenia dotyczącego uznania pojazdu za odpad. Powstało ono w 2004 r. i wzbudziło wiele emocji. W prasie, radiu i telewizji mogliśmy zobaczyć, jak różny jest jego odbiór. Była to pierwsza próba skorzystania z delegacji zawartej w ustawie o odpadach, która stwarza taką możliwość dla kilku ministrów. My skorzystaliśmy z niej jako pierwsi i gdy po licznych perturbacjach dotarliśmy już prawie do końca drogi, okazało się, że Rządowe Centrum Legislacji zakwestionowało zgodność delegacji zawartej w ustawie o odpadach z Konstytucją RP. Obecnie prowadzone są rozmowy i ustalenia pomiędzy ministrem środowiska, jako wiodącym w przypadku ustawy o odpadach, ministrem gospodarki oraz ministrem transportu w celu wypracowania propozycji, która byłaby do zaakceptowania przez Rządowe Centrum Legislacji.

Jeśli chodzi o pytania dotyczące badań technicznych, to chciałbym ponownie zwrócić uwagę na jedną rzecz. Chyba nie raz zostało wygłoszone stwierdzenie o przywożeniu z zagranicy złomu. Chciałbym jeszcze raz podkreślić – jeżeli ten złom trafia na drogi, to na pewno nie przeszedł badań technicznych. Jeśli pojazd przechodzi badania techniczne w stacji kontroli pojazdów, to byłby on dopuszczony do ruchu nie tylko w Polsce, ale również w każdym innym kraju UE. Jeśli złom trafia na rynek, są to pojazdy, których tym badaniom nie poddano. Nie będę wnikać w to, dlaczego, na jakich zasadach i przez kogo zostały one dopuszczone do ruchu. Powtórzę tylko to, co już powiedziałem: badania techniczne muszą być bardziej rzetelne. Zarówno diagnosta jak i przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów muszą czuć, że grożą im sankcje.

Sprawa punktów bazowych powtarza się niemal na każdym spotkaniu. Temat jest kontrowersyjny. Rozumiem, że jest tutaj prezentowane zdanie jednej ze stron. Tymczasem my dysponujemy opiniami jednostek badawczych, według których dopiero tak duże odkształcenia, jak kilkanaście milimetrów, mogą wpłynąć na zachowanie się pojazdu. Uważam, że dyskusję na ten temat będzie można kontynuować w toku prac nad przygotowaniem całkowicie nowego rozporządzenia ministra transportu w sprawie zakresu

i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Wtedy możemy wrócić do tego tematu.

Jeśli chodzi o CEPiK, to nie czuję się w pełni kompetentny do udzielenia odpowiedzi na to pytanie. Wiem, że są prowadzone prace, ale leżą one w gestii ministra spraw wewnętrznych i administracji. Dyskusja na ten temat, jak słusznie państwo podkreślali, wymaga obecności przedstawicieli tych czterech resortów wymienionych przez pana ministra Pawła Poncyłjusza.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Zamykam dyskusję, ponieważ ze strony posłów nie ma już pytań.

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Myślę, że nie możemy tego tak zostawić, bo szkoda byłoby się po próżnicy spotykać. Przedstawiane dziś argumenty są podnoszone na każdym spotkaniu, a jeśli chodzi o konkretne działania, o które pytaliśmy, to niewiele się dzieje. Są tylko zapowiedzi. Tak jest np. z CEPiK, bo nawet w dostarczonym nam materiale jest tylko zapowiedź, że wdrożenie tego rozwiązania, o które państwo pytają, przewidziano w połowie 2008 r. O ile oczywiście nic się nie zmieni ze względu na fundusze, bo każda nowa aplikacja CEPiK kosztuje. Tym bardziej, że ma on mieć zasięg ogólnopolski.

Ale pewne sprawy są zdefiniowane. Nie chcę wchodzić w dyskusję, czy jest potrzebne badanie punktów bazowych, o których przed chwilą była mowa, czy nie, bo nie jestem fachowcem w tej dziedzinie. Ale myślę, że to można sobie wyjaśnić właśnie w gronie fachowców i znaleźć kompromis.

Natomiast my możemy zaproponować, żeby forum Komisji Gospodarki stało się integratorem działań kilku resortów. Mają panowie rację, że brakuje na tej sali przedstawicieli innych resortów. Należy współczuć panu naczelnikowi Jerzemu Królowi, że musi odpowiadać za wszystkich. Natomiast brakuje zespołu międzyresortowego, ale wyposażonego w odpowiednie kompetencje, który zrealizowałby państwa propozycje przynajmniej w sferze regulacji prawnych, bo tego nie ma na poziomie rządu. Ale też trzeba powiedzieć, że nigdy nie było, zawsze to było rozczłonkowane i decyzje były podejmowane w różnych resortach, a najczęściej nie były podejmowane. To była taka stała cecha. A drugą stałą cechą było to, że administracja zawsze lepiej wiedziała i rzadko wsłuchiwała się w głosy przedstawicieli branży motoryzacyjnej, być może nie do końca im ufała. Zwłaszcza, że – jak państwo powiedzieli – wszyscy żyją z przemysłu motoryzacyjnego i z tego powodu poziom zaufania jest ograniczony, bo od razu widzi się interesy różnych stron, gdy przedstawiają one swoje propozycje. To budzi jakieś tam wątpliwości wśród administracji rządowej i jest zjawiskiem normalnym, chociaż poziom natężenia tych wątpliwości bywa różny. Dlatego mamy duże pole do działania. Proponowałabym, żeby na posiedzeniu Prezydium Komisji zastanowić się, w jaki sposób doprowadzić do tego, żeby uczestniczyły w tych pracach wszystkie resorty, nie tylko te dzisiaj wymienione (ale np. choćby MSWiA jako dysponent CEPiK) i wypracowały wspólnie jakiś harmonogram działań. To można zrobić na poziomie Komisji, moglibyśmy być inspiratorem takich działań. Zespoły tego typu funkcjonują bardzo dobrze. Sama miałam okazję je prowadzić i dlatego wiem, że jeśli wszystkie strony rzetelnie się przygotowują, to krok po kroku sprawę się załatwia. Trzeba doprowadzić do powstania takiego zespołu pod opieką ministra gospodarki. Myślę, że Prezydium Komisji powinno zaproponować odpowiedni dezyderat, bo to jest adekwatna formuła w przypadku Komisji. To nie byłby kolejny papiererek, tylko sygnał, który powinniśmy skierować do rządu, że jest oczekiwanie na to, żeby w sposób zintegrowany zająć się sprawą całego przemysłu motoryzacyjnego w tych wszystkich aspektach, o których panowie mówili. Myślę, że będzie przychylność dla takiego myślenia, dlatego mam prośbę do panów, żeby w jak najkrótszej formie przedstawić na piśmie najważniejsze problemy. Abyśmy mogli w sposób jak najbardziej merytoryczny wyłuszczyć nasze oczekiwania w stosunku do strony rządowej. A więc prośba o taką pracę domową i wspomóżenie nas, jeśli chcą państwo, żebyśmy odegrali w tej sprawie rolę integrującą. Może to coś da. Bo jeśli mamy znowu przez 3 lata mówić, że nic się nie dzieje, to szkoda naszego czasu.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

A ponieważ obecnie opracowujemy harmonogram pracy Komisji na II półrocze 2007 r., będziemy chcieli ten temat tam ułożyć. Dlatego prosimy przedstawicieli ministerstw, związków i stowarzyszeń o przedstawienie na piśmie swoich racji w jak najkrótszym terminie.

Teraz proszę pana dyrektora Krzysztofa Galasa o ustosunkowanie się do zadanych pytań.

Wicedyrektor departamentu w MG Krzysztof Galas:

Pierwsza kwestia, ta najbardziej bolesna, czyli opłat i podatków. Rozmawialiśmy na ten temat z Ministerstwem Finansów i jak do tej pory nie jest ono nadmiernie zainteresowane wprowadzeniem podatku uwarunkowanego poziomem emisji szkodliwych substancji. MF twierdzi, że KE opracowuje dyrektywę unifikującą sposób naliczania podatku. I dopiero, kiedy stanie się ona obowiązująca, MF rozpocznie działania, żeby zaadoptować do niej polskie przepisy. Próbuje również zająć się tą sprawą z drugiej strony, a mianowicie rozmawiając z Ministerstwem Środowiska, czy – choćby w oparciu o ustawę o ochronie środowiska – nie dałoby się uzależnić wysokości podatku od poziomu emisji, biorąc pod uwagę wiek samochodu, normy Euro, rodzaj silnika oraz to, o czym państwo wspominali, czyli bonus za oddanie samochodu do recyklingu. Na razie jest to faza wstępna, bo z ustawy – Prawo o ochronie środowiska, a przynajmniej z definicji dotyczących możliwości podmiotów, które mogą być obciążone opłatą za korzystanie ze środowiska, taka możliwość nie wynika. A więc to będzie wymagać nowej definicji użytkowników środowiska, gdzie należałoby wstawić osoby fizyczne i dopiero na tej podstawie można byłoby wydać stosowne rozporządzenie. Jednocześnie powinien być przewidziany taki bonus, żeby osoba kupująca nowy samochód była przez pewien czas zwolniona z podatku, czy też świadczenia na rzecz środowiska, a osoba posiadająca starszy samochód – nie. Ale jednocześnie to musi być zsynchronizowane z rozliczeniami w ramach PIT, czy też rozliczane w momencie przeprowadzenia badań technicznych samochodu. Jednak w tej chwili nie ma podstawy prawnej pozwalającej na szybkie wprowadzenie takich rozwiązań. A więc najpierw zmiana ustawy, a później stosowne rozporządzenie. Na ten temat będziemy jeszcze rozmawiać pod koniec miesiąca z Ministerstwem Środowiska. To jest podstawowy problem, ponieważ nie można liczyć na to, że skutek odniesie samo odwoływanie się do dobrej woli lub ekologii i ludzie będą zainteresowani droższymi, bardziej ekologicznymi samochodami. Nawet KE w swoich rekomendacjach stanowi, że jednym z celów jest właśnie uświadomienie konieczności użytkowania bardziej ekologicznych samochodów i podawania informacji o poziomie emisji substancji szkodliwych dla środowiska. KE to zaleca, ale równocześnie wątpi w rzeczywiste efekty.

Równocześnie KE w ramach pakietu „CARS 21” rekomenduje stworzenie pewnego systemu, bardzo zresztą szcątkowego, w zakresie jak gdyby wspólnego opodatkowania proekologicznego pojazdów. 11 krajów UE ma systemy tego typu, lepsze lub gorsze, natomiast część krajów UE zdecydowanie sprzeciwia się jakiegokolwiek ingerencji KE w kwestię podatków. Np. Brytyjczycy są negatywnie nastawieni do tego, żeby KE proponowała cokolwiek w zakresie unifikacji podatków.

Przewodniczący poseł Leonard Krasulski (PiS):

Stwierdzam, że przedstawiona przez MG informacja o stanie przemysłu motoryzacyjnego została przez Komisję przyjęta. Wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszych obrad – zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki.