

Syrena na poboczu

16 grudnia 2018

Arkadiusz Kamiński jest szefem AK Motor Polska i pomysłodawcą wskrzeszenia marki samochodu Syrena. Od lat mieszka w Toronto, gdzie pracował jako projektant wzornictwa przemysłowego. Swój pomysł rozpoczął od pozyskania praw do marki samochodu od oryginalnego producenta. Od tamtej pory powstało szereg projektów nowej syreny. Wykonany też został egzemplarz rajdowy samochodu. Realizacja produkcji napotyka jednak na różne trudności. Jedną z nich jest nieuczciwa konkurencja ze strony innych firm polskich – jak się okazuje, bardziej ustosunkowanych, wspieranych przez państwowe dotacje, mimo nieposiadania praw do znaku i marki...

– Pan dysponuje chronionym znakiem towarowym i nazwą „syrena”? Czy ktoś inny może go używać?

– Znak jest chroniony i zarejestrowany. Firmy z Kutna złożyły jednak podanie o ten sam znak towarowy i walczą z nami, żeby ten nasz znak towarowy wygasić.

– W oparciu o to, że Pan nie rozwinął produkcji? Jak to można wygasić znak towarowy?

– Było to rozpatrywane przed europejskim urzędem patentowym EUIPO i zapadł wyrok, że jednak znak był używany, że ten samochód, który wyprodukowaliśmy i daliśmy na rynek jest do zamówienia, spełnia zapotrzebowania prawne.

– Mówi Pan o syrenie z silnikiem Mitsubishi?

– Tak, Syrena Meluzyna R, do której możemy wstawić różne silniki, nie tylko z Mitsubishi.

– W takim razie zacznijmy opowieść od początku, zacznijmy od tego, że Pan znalazł partnerów w Polsce do produkcji. Bo cały czas jest to pana „dziecko”. Syrena to jest jedyna marka,

polska marka motoryzacyjna i w oparciu o tę markę można rozwinąć cały przemysł motoryzacyjny Polski.

– Dokładnie tak.

– I taka marka mogłaby uczynić z polskiej gospodarki nie tylko uzupełniającą gospodarkę dla niemieckiej, bo w Polsce mamy bardzo dużo montowni, tylko zrobić polski samochód i na bazie tego samochodu można byłoby rozwijać cały szereg modeli.

– Udało mi się zainteresować tym wiele ludzi, mnóstwo firm i inwestorów. Jednak, kiedy inwestorzy dowiadywali się, że są firmy, które chcą wziąć sobie prawa do marki bez pozwolenia, to uznawali, że to niepewna sytuacja. Byliśmy zobowiązani do powiedzenia partnerom i inwestorom prawdy o tej sprawie. Są to naturalne konsekwencje. Kiedy nawet narodowe instytucje pomagają firmom, które nie mają prawa do Syrenki, aby wybudować Syrenkę, to czego się można spodziewać?

– Że jest jakiś problem prawny związany z tą inicjatywą, że są ludzie, którzy chcą skopiować Pana pomysł?

– Nie tylko to, ale że Narodowe Centrum Badań i Rozwoju właśnie te firmy dofinansowało.

– Mówi Pan o firmie z Kutna?

– Tak AMZ Kutno i ich partnerze Polfarmex. Teraz nawet główny udziałowiec firmy Polfarmex założył firmę Fabryka Samochodów Osobowych Syrena w Kutnie. To jest to nie do wiary, lecz taka jest prawda. NCBR rozdał im ostatnio ponad 7 milionów zł.

– Tam były jakieś wojskowe zakłady które remontowały sprzęt. Oni mieli dojście do pomocy rządowej, a Panu odmówiono tej pomocy?

– Odmówiono.

– Czym to motywowano?

– Tym, że planujemy zbyt małą produkcję – około 1000 samochodów rocznie, tymczasem „Fabryka Samochodów Osobowych Syrena” w Kutnie planuje początkowo podobną liczbę, a dostali dofinansowanie. W naszej aplikacji do NCBR – to było w roku 2016 czy 2017- pokazaliśmy nasz certyfikat własności praw do zarejestrowanego znaku towarowego Syrena wydanego przez EUIPO.

– Certyfikat prawa do znaku Syrena, który Pan uzyskał z poparciem pierwotnego producenta?

– Tak, mamy certyfikat od EUIPO (European Union Intellectual Property Office – red.), to jest urząd patentowy i poparcie od samego pierwotnego producenta.

– Pan odniósł wrażenie, że państwa konkurencja miała tak zwane lepsze „dojścia” do władz w Polsce i w związku z tym uzyskała fundusze państwowe?

– Myślę, że jest to całkiem możliwe, ale to co nam zrobili, to było działanie przeciwko całej Polonii.

– Potraktowali Pana jak cudzoziemca?

– Jakbym nie był Polakiem! Proszę pana, mój ojciec był w Solidarności!

– Pan ma polski paszport?

– Mam dowód osobisty. Mój Ojciec był internowany za to, że chciał wolności dla Polski i w 1982. roku nas wypchnęli z kraju. Dostaliśmy paszporty w jedną stronę i byliśmy wygnani.

– I Pan chce wrócić do Polski i coś tej Polsce dać; przywiózł pan swoje oszczędności, swoje umiejętności i swoje tutejsze kontakty?

– Jestem patriotą, zostałem wychowany w takim domu i przez to chciałem zrobić coś dobrego dla Polski. Moje umiejętności, jako projektanta wykorzystałem w takim sensie, że stworzyłem nową syrenę. W 2013 czy 2014 roku NCBR po raz pierwszy

przekazało firmie AMZ Kutno i ich partnerom Polfarmex 4,5 mln zł, żeby wyprodukowali „Syrenkę”. A wtedy już się ludzie z NCBR ze mną skontaktowali i pytali, czy w tym nie będzie jakiegoś problemu. Powiedziałem, że jeśli będzie współpraca z nami, to takie pieniądze by się przydały, ale pieniądze nie powinny być tam tak rozdawane bo nie ma żadnej współpracy, a wiadomo że nazwa „Syrenka” jest jednolita z nazwą „Syrena”. Tymczasem firma z Kutna złożyła wniosek do EUIPO, aby wygasić mój znak towarowy, bo dostali pieniądze, żeby produkować „Syrenkę” i to by było w konflikcie z tym że ktoś inny ma znak towarowy „Syrena”. Walczyli ze mną, walczyli no i przegrali przed EUIPO. Wówczas ich partner złożył podobny wniosek przeciwko nam i ta procedura dalej się toczy. 27 lipca zapadł wyrok uznający, że jednak wykorzystaliśmy ten znak towarowy prawidłowo i że prawa do nazwy „Syrena” pozostają ze mną. W tej chwili toczy się procedura apelacyjna.

– Pan opracował bardzo wiele modeli tej syreny w różnych wariantach. Kiedy można spodziewać się że ten samochód pojawi się na drogach?

– Są samochody dostępne na zamówienie jest to syrena meluzyna R. Są zamówienia na ten samochód, z tym, że ci, co zamówili, trochę czekają – do momentu, aż cała ta sytuacja prawna się zakończy. Więc powstaje pytanie – dlaczego organy państwowe rozdają pieniądze firmom, które używają cudzych znaków towarowych?! Myślę, że do momentu, kiedy ta sprawa się nie rozwiąże, to szersza produkcja, do której dążymy jest utrudniona. Byliśmy już bliżej produkcji, ale kilku partnerów odsunęło się od projektu. Uczestniczyliśmy w ElectroMobility Poland.

– Właśnie o to chciałem zapytać, bo przecież taki samochód jak Syrena doskonale nadaje na hybrydę czy auto elektryczne.

– Oczywiście, że się nadaje. Możliwości użytku nazwy i marki Syrena dla ElectroMobility Poland były dyskutowane, ale ostatecznie nie zostało wykazane zainteresowanie ze strony

agencji państwowej.

– Nie ma zainteresowania, by ten elektryczny samochód nazywał się Syrena?

– Na to wychodzi. Stworzyliśmy Konsorcjum i były w nim podmioty, które uczestniczyły razem z nami w postępowaniu konkursowym. No i efektywnie wygraliśmy. Dostaliśmy pismo od Electromobility Poland, że zostaliśmy wybrani do kontynuacji projektu. No i na tym koniec!

– Czy Pan nie odnosi takiego wrażenia, że to wszystko jest związane z tym, że Pan jest człowiekiem z zewnątrz, i stanowi zagrożenie dla układów, które tam funkcjonują?

– Myślę, że jest dokładnie tak. I niestety, to wszystko trzeba zmienić, bo tak dalej być nie może. Nie mogą instytucje państwowe rozdawać pieniędzy firmom, by produkowały samochody pod marką, która nie należy do nich, zdając sobie sprawę, że ta marka należy do kogoś. Nawet, gdyby była taka sytuacja że nasz znak towarowy upadłby w przyszłości, to fakt jest taki, że Narodowe Centrum Badań i Rozwoju przekazało tym firmom pieniądze w momencie, kiedy ten znak towarowy był zarejestrowany i aktywny.

– Bezprawnie, z naruszeniem ochrony znaku towarowego?

– Nie mogę komentować wątku naruszenia moich praw, muszę to pozostawić sądom, ale mogę powiedzieć, że firmom z Kutna nigdy nie udostępniłem licencji, ani nie dałem pozwolenia do wykorzystania naszego znaku towarowego „Syrena”. Nie ma żadnej relacji pomiędzy nami, a tamtymi firmami. Ostatnio Centralne Biuro Antykorupcyjne w Polsce zajrzało to tego projektu, bo dostali 4.5 mln złotych, żeby wyprodukować te „Syrenki” – no i ich nie wyprodukowali. Tłumaczą się brakiem dostępu do silnika i tak dalej. Ale prawda jest taka, że nie mają praw do wykorzystania nazwy „Syrena”.

– Czy Pan próbował zainteresować tą kwestią polityków w

Polsce? Jest Naczelna Izba Kontroli, jest wiele instytucji, które mają na celu zapobieganie tego rodzaju sytuacjom.

– Tak, wielokrotnie takie sytuacje miały miejsce. Ale pozwolę sobie jeszcze wrócić do poprzedniej kwestii – że CBA zajęło się sprawą projektu „Syrenki”. W tym samym dniu, kiedy to zostało ogłoszone, skontaktowała się z nami firma Polfarmex. Jej właścicielem jest ten sam człowiek, do którego należy Fabryka Samochodów Osobowych Syrena w Kutnie. W tym samym dniu, kiedy informacja o kontroli pojawiła się w mediach, prawnicy tej firmy zaproponowali naszym prawnikom ugodę. Moje podejście było jasne – byłem skłonny do pojednania, bo to, co się teraz dzieje to jest ogromna strata czasu. Mogliśmy tyle osiągnąć, gdybyśmy współpracowali. I nasi prawnicy wystosowali do nich pismo, że jestem skłonny do ugody, jeśli oni wyciągną swoje podania na znaki towarowe „Syrena”, których jest już kilkanaście.

– W Polsce czy przed urzędem europejskim?

– Przed oboma. „Syrena”, „Syrenka”, „Syrenka Bis” i różne mutacje nazwy. Jak dotąd nic się nie wydarzyło, procedura apelacyjna toczy się dalej, i zobaczymy, jaki będzie jej wynik. Kontaktowaliśmy się wielokrotnie z różnymi ministerstwami w Polsce – m.in. z Ministerstwem Rozwoju czy z Ministerstwem Spraw Zagranicznych – i w poprzedniej, i w obecnej kadencji rządowej. I nie sądzę, że rządy są winne tej sytuacji, to raczej sprawa NCBR-u. Komplikacje pojawiają się w tej instytucji. Przedstawiliśmy to wszystko w Ministerstwie Rozwoju – ale oni przysłali mi e-mail, że ta sprawa nie jest aż tak ważna, by ją przedstawiać panu premierowi. Pan Premier zrobił wiele dobrych rzeczy dla Polski – bo oczyścił wiele instytucji. Ale pozostało jeszcze dużo pracy. Jak można pozwolić na to, by NCBR – jedna z głównych instytucji kraju rozdawała pieniądze firmom i ludziom, którzy nie mają żadnych praw, by te pieniądze otrzymać?!

– Pan się skarżył, ale sprawa nie doszła odpowiednio wysoko?

– Tak próbowałem interweniować w ministerstwach, również zainteresować tą sprawą ambasadę w Ottawie. Odwieszano słuchawkę, nie odpowiadano na moje emaile.

– Czuje się Pan jak obywatel drugiej kategorii?

– Niestety, jest to słuszne określenie. Ja i moja rodzina byliśmy wygnani z Polski za to, że chcieliśmy Polski wolnej. Dziś, choć mieszkam poza krajem, nadal chcę robić coś dobrego dla Polski, przysłużyć się jej. I tak właśnie jestem traktowany – jak osoba drugiej kategorii.

– Z jednej strony administracja państwowa w Polsce zachęca, abyśmy reemigrowali do Polski, inwestowali w niej nasze zarobione na emigracji pieniądze, napędzali swoją inicjatywą polską gospodarkę, a z drugiej strony człowiekowi, który tak właśnie działa i robi to, czego się od niego oczekuje – rzuca się kłody pod nogi. I faktycznie Pan jest na pozycji przegranej?

– Liczę na to, że nasza sytuacja nie jest do końca przegrana. Jestem Polakiem, więc jedną z moich cech jest upór. My się nie poddamy, bo, po prostu to co zrobiliśmy, jest lepsze. I mamy do tego prawo. I nasz projekt może naprawdę pomóc Polsce. Znamy wielu polskich bohaterów, którzy pokonali naprawdę poważne trudności i nigdy się nie poddali. My też się nie poddamy.

– Jakby Pan mógł porównać te dwa projekty?

– Nie byłoby eleganckie krytykować technologii konkurencji. Powiem tylko tyle, że nasz projekt wykorzystuje polską tradycję designu. Można sobie powiedzieć, że takiej tradycji nie ma, ale to nie jest prawda. W czasach biedy, w czasach komunizmu firmy nie miały wielu zasobów, więc budowało się jak najwięcej wersji z jednej platformy. I wtedy taki samochód mógł być używany jako osobowy, towarowy czy rolniczy. To jest polska tradycja motoryzacyjna i designerska, którą powinno się kontynuować. Zaprezentowaliśmy samochód, który może być

projektowany w różnych wersjach: jako auto osobowe, dostawcze czy przydatne do pracy na farmie. Polska tego potrzebuje. To, co robi Electromobility Poland jest moim zdaniem niebezpieczne. Jeśli oni wykorzystają tę technologię która była zaprezentowana przez nasze Konsorcjum (uznana za najlepszą w Polsce) gdy z tego wyjdzie jeden polski samochód, narodowy – wtedy się koło zamyka, wracamy do tego samego punktu, z którego wyszliśmy – nie ma konkurencji, jest jeden typ samochodu, wyprodukowany przez rząd. Nie ma tego czynnika napędzającego normalną gospodarkę. Gdzie działalność wolnego rynku? My spodziewaliśmy się, że z takiego konkursu wyłoni się parę różnych samochodów.

– Jest to o tyle dziwne, że rząd Premiera Morawieckiego podkreśla innowacyjność, kładzie nacisk na nowe technologie które mają wejść na rynek, i mówi o polskich firmach w opozycji do firm zagranicznych. Pan czuje się, jakby potraktowano Pana firmę jako niepolską, więc konkurencyjną?

– Tak, zostaliśmy potraktowani zupełnie, jak cudzoziemcy, a moja firma jest zarejestrowana w Polsce i posiada polski kapitał. Ale kontynuujemy projekt. I powiem tak: Panie Premierze – jeśli Pan to czyta, to Pan wie, że w Pana kadencji i w poprzedniej kadencji Narodowe Centrum Badań i Rozwoju rozdało pieniądze firmom, żeby produkowały samochody, a te firmy używają bez pozwolenia znaku towarowego „Syrena” lub „Syrenka”. Pan wiele rzeczy poprawił już w przemyśle polskim, wiele instytucji narodowych zostało naprawionych. Czy Pan weźmie się za Narodowe Centrum Badań i Rozwoju? Czy Pan poprawi to, co było już zrobione? I czy my zostaniemy przeproszeni za to, że tyle pieniędzy państwowych zostało wydanych na „Syrenkę”? Poprzednia kadencja nie ma szans już poprawić swoich błędów. Pan Premier jeszcze dziś ma prawo i szansę, aby poprawić błąd popełniony przez NCBiR za kadencji PIS. Czy Panu zależy na współpracy z Polonią, czy Polonia ma być traktowana przez Pana Premiera jak obywatele drugiej czy trzeciej klasy? Takie jest moje pytanie. Mamy obowiązek, aby tę

rzecz kontynuować. Przedstawiliśmy to co się stało ludziom, którzy wykazali zainteresowanie w zamówieniu samochodu tłumacząc, że rozwój jest opóźniony w związku z tym że toczą się różne sprawy. Te sprawy trzeba rozwiązać, ale nasza Firma angażuje się też w inny projekt; będziemy chcieli stworzyć nowy kanadyjski samochód

– Elektryczny?

– Niekoniecznie, choć jest to możliwe

– Kanada cierpi na tę samą chorobę, na którą cierpi polski przemysł motoryzacyjny; nie powstała tutaj żadna marka, mimo tak wielkiego przemysłu motoryzacyjnego.

– Myślę, że Kanada wreszcie się obudziła. Jest jeden, jedyny sposób aby zagwarantować przyszłość motoryzacji w jakimkolwiek kraju. I to jest to, żeby ten kraj miał swoją własną markę samochodową. Po naszej stronie tutaj to będzie marka, która się nazywa Canu. Za dużo na ten temat nie mogę jeszcze powiedzieć. Jest pan pierwszym dziennikarzem, który o tym słyszy.

– Czy pod tą nazwą będzie sprzedawany samochód?

– Tak, jeśli uda nam się przejść przez to, przez co musimy przejść...

– Na rynku motoryzacyjnym bardzo agresywnie zachowuje się kapitał chiński, czy to w Wielkiej Brytanii, gdzie kupił kilka marek, chińskie jest dzisiaj Volvo; nie myślał Pan żeby kapitał chiński wszedł w tego rodzaju koncepcje, jak Canu w Kanadzie czy Syrena w Polsce? Chińczycy są największy producentem aut na świecie...

– Myślę, że temat nie jest zamknięty. Jako patrioci najpierw daliśmy szansę Polakom i rządowi polskiemu, aby uczestniczyć w tym projekcie, jeśli rząd, czy narodowe instytucje stworzą taką sytuację, że polscy inwestorzy nie będą mogli inwestować

w nasz projekt, będziemy zobowiązani do tego, aby kontynuować prace z kapitałem zagranicznym. Ale wtedy niech ci politycy odpowiedzą społeczeństwu dlaczego słynna polska marka samochodowa nie wykorzystuje polskiego kapitału; dlaczego stworzyli taką blokadę ?

– Czuć w Pana głosie rozgoryczenie tym, jak pan został potraktowany przez polskie władze. Nie tak dawno w listopadzie odbył się zjazd Polonii w Warszawie i tam właśnie mówiło się o szkołach polskiego, o sympatii dla Polski no i o inwestycjach; chodzi o to żeby ludzie, którzy mają tutaj pieniądze mają wiedzę, są pracownikami wielkich korporacji posiadają różne kontakty, żeby ci ludzie przyjechali do Polski i pomogli. Pan właśnie to robi i napotyka na ścianę oporu...

– Myślę, że gdy ktoś taki jak ja, Polak mieszkający za granicą próbuje zrobić jakiś mniejszy projekt no to może dostanie jakąś pomoc ale gdy bierze się za projekt, który jest jednym z największych możliwych projektów, to w takiej sytuacji podejście no, no, no, to jest zarezerwowane dla Polaków z Polski. W Polsce jest 38 mln Polaków, następne 20 mln jest poza granicami Polski. Jeśli Polska ma odnieść sukces to musi eksportować swoje towary. A kto jest importerem właśnie tych produktów? Polacy mieszkający za granicą!

– Kto jest pierwszy do tworzenia sieci sprzedaży, do przekazywania kontaktów, znajomości rynku... Diaspora może być siłą tak jak chińska diaspora jest siłą czy portugalska, nie mówiąc już o żydowskiej. To jest tak że Polska jest silniejsza diasporą, a gdy Polska jest silnym krajem, z którym się wszyscy liczą, to dla nas też jest lepiej.

– Jeśli rząd Polski nie wspiera Polonii, Polska nie będzie mogła odnieść takiego sukcesu na jaki zasługuje. Potrzebna jest współpraca między Polską a Polonią. To co my robimy, to jest projekt naczelny i to jest największy przykład czegoś takiego to jest największy projekt, bo to jest samochód – najsłynniejsza polska marka samochodowa i jeśli rząd Polski

tak nas traktuje, jeśli tak nas traktują instytucje to jaki to jest przykład dla innych? Tę prawdę trzeba przedstawić ludziom. To trzeba zmienić, trzeba to wyświetlić i wtedy wszystkie karaluchy się rozpierzchną. To trzeba poprawić, nie można się poddawać

– Dziękuję bardzo za rozmowę

Z Arkadiuszem Kamińskim rozmawiał Andrzej Kumor

Źródło: Goniec.net