

Jarosław Rzepa

minister infrastruktury

# Interpelacja nr 15900

## Interpelacja w sprawie programu "Batory"

Szczecin 24.11.2020 r.

**Interpelacja poselska w przedmiocie etapu rozwoju oraz finansowania programu „Batory”.**

Działając na podstawie art. 115 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997r. nr 78, poz. 483 ze zm.) oraz art. 14 ust. 1 pkt. 7 ustawy z dnia [9 maja](#) 1996r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz.U. 1996 r. nr 73, poz. 350), a także art. 192 ust. 1 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia [30 lipca](#) 1992r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M. P. 1992 nr 26, poz. 185 ze zm.), składam niniejszą interpelację w przedmiocie etapu rozwoju oraz finansowania programu „Batory”.

### Stan faktyczny

Odbudowa polskiego przemysłu stoczniowego była jednym ze sztandarowych haseł Prawa i Sprawiedliwości podczas kampanii wyborczej w 2015 r. Obiecywano wówczas rozpoczęcie dużych inwestycji w przemyśle stoczniowym, w tym wielki program budowy promów. W 2017 r. premier M. Morawiecki położył nawet stępkę pod budowę takiego promu w Stoczni Szczecińskiej ( [Morawiecki w Stoczni Szczecińskiej: LNG napędzi nowe polskie promy - BiznesAlert.pl](#) – dostęp: 24.11.20 r.). Od tamtego czasu promu jednak nie wybudowano; nie jest także do końca jasne, co dzieje się z programem budowy innych okrętów tego typu.

### Stan prawny

Realizując swoje obietnice wyborcze PiS doprowadził do uchwalenia ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (t.j. Dz.U. 2020 poz. 1084 – zwana dalej: *ustawą stoczniową* ). Akt ten regulował jednakże głównie zasady opodatkowania stoczni

podatkiem ryczałtowym, wynoszącym 1% podstawy opodatkowania (art. 6 ustawy stoczniowej), nie tyle zaś zasady kompleksowej odbudowy polskiego przemysłu stoczniowego.

Oprócz ustawy stoczniowej wprowadzono także Program „Batory” (zwany dalej: *Programem*), którego głównym celem była budowa promów, mogących stanowić konkurencję dla zagranicznych okrętów tego typu. Wstępnie zakładano budowę dwóch promów, z których jeden miał być wyposażony w tory do przewożenia wagonów kolejowych ( <http://www.pgt.pl/program-batory> - dostęp: 24.11.20 r.).

Program nie przynosi jednak żadnych wymiernych efektów. Do tej pory nie wybudowano też ani jednego promu. Za to – jak wynika z uzyskanych niedawno informacji – kosztuje on 12.5 mln zł ( <https://szczecin.naszemiasto.pl/prom-widmo-ze-szczecina-pochlonal-juz-calkiem-sporo/ar/c1-7981911> - dostęp: 24.11.20 r.), co stanowi zaskakująco dużą sumę, jeśli zważyć na jego nieefektywność.

Pojawiają się zatem pytania o celowość istnienia Programu „Batory”, jak i o zasady jego finansowania. Pytania te mnożą się tym bardziej, że sam przemysł stoczniowy również nie jest w naszym kraju rozwijany, czego dobitnym przykładem jest sytuacja w Stoczni w Świnoujściu, będącej oddziałem Miejskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” w Szczecinie. Stocznia w Świnoujściu ma zostać sprzedana, a jej nowy właściciel nie może wykorzystać zakupionych gruntów na prowadzenie działalności stoczniowej (pomimo, że obie Stocznie nie są wobec siebie konkurencje; przystosowano je bowiem do remontowania okrętów o zupełnie innych rozmiarach).

Dlatego też postulować należy zweryfikowanie, czy Program rzeczywiście dzisiaj jest niezbędny i czy powinien on generować, aż tak duże koszty. Jeśli nie, należałoby go zamknąć i skupić się na dalszej rozbudowie polskiego rynku stoczniowego innymi sposobami oraz na utrzymaniu obecnie funkcjonujących placówek (w tym Stoczni w Świnoujściu).

**Mając powyższe na uwadze, zwracam się z następującymi pytaniami:**

1. Na jakim obecnie etapie rozwoju jest Program „Batory”?
2. Jakie działania planowane są w najbliższej przyszłości w związku z funkcjonowaniem Programu „Batory” (o ile to możliwe, proszę podać konkretny zakres temporalny)?
3. Ile do tej pory kosztował Program „Batory”? Skąd wynika ta kwota?
4. Ile w przyszłości będzie kosztować Program „Batory”?

Jarosław Rzepa

Posel na Sejm RP

IX kadencji