



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7.580.4.2025

Warszawa, 08 sierpnia 2025

Pan

Maciej Stryjecki

Prezes Zarządu

Bałtycki Instytut Transformacji Energetycznej

Szanowny Panie Prezesie,

w związku z pismem z dnia 18 czerwca 2025 r. w sprawie rządowej polityki wsparcia dla utworzenia polskiej floty statków instalacyjno-serwisowych (WTIV) dla morskich farm wiatrowych (MFW) z funkcjami dual-use uprzejmie informuję, że zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego Rzeczypospolitej Polskiej, w tym rozwój odnawialnych źródeł energii, stanowi obecnie jeden z priorytetów polityki energetycznej państwa. Morska energetyka wiatrowa, jako strategiczny element transformacji energetycznej, odgrywa w tym procesie szczególnie istotną rolę. Jej rozwój przyczynia się nie tylko do zwiększenia udziału czystej energii w krajowym miksie energetycznym, ale również do wzmacniania niezależności energetycznej.

Na chwilę obecną cele strategiczne w zakresie mocy zainstalowanej w morskiej energetyce wiatrowej nie wykraczają poza rok 2040 r. Rząd nie dysponuje żadnym przyjętym lub projektowanym dokumentem strategicznym, z którego wynikałoby, że Polska planuje uruchomienie po 2040 r. 10–12 GW w morskiej energetyce wiatrowej.

W kontekście realizacji projektów offshore wind, znaczenie wyspecjalizowanych jednostek instalacyjnych WTIV jest niezaprzeczalne. Ich dostępność i operacyjność ma bezpośredni wpływ na tempo i efektywność budowy morskich farm wiatrowych. Na chwilę obecną nie są prowadzone prace nad opracowaniem dedykowanej strategii wsparcia dla budowy polskiej floty WTIV jako elementu infrastruktury energetycznej i obronnej.

Odnosząc się do infrastruktury krytycznej należy wyjaśnić, że Rządowe Centrum Bezpieczeństwa prowadzi prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o zarządzaniu kryzysowym oraz niektórych innych ustaw (UC47). Jednym z kluczowych rozwiązań przewidzianych w projekcie ustawy jest wprowadzenie wykazu potencjalnej infrastruktury krytycznej. Celem tego rozwiązania będzie umożliwienie identyfikacji obiektów, urządzeń, instalacji lub połączonych ze sobą funkcjonalnie systemów, które będą znajdować się na etapie projektowania lub budowy, jako potencjalnej infrastruktury krytycznej.

Na chwilę obecną brak jest przepisów prawnych w zakresie infrastruktury krytycznej regulujących kwestie obiektów niewybudowanych, zatem nie jest możliwe podjęcie działań zmierzających do identyfikacji potencjalnej infrastruktury krytycznej. Działania w tym zakresie będą mogły zostać rozpoczęte dopiero po wejściu w życie stosownych regulacji prawnych, które określą podstawy, zakres oraz tryb postępowania.

Odnosząc się do kryteriów pozacenowych w aukcjach OZE - z informacji uzyskanych przez resort infrastruktury, wynika że w Ministerstwie Klimatu i Środowiska prowadzone są prace nad dostosowaniem krajowego systemu aukcyjnego dla odnawialnych źródeł energii do nowych wymagań wynikających z art. 26 rozporządzenia NZIA¹. Rozporządzenie NZIA zostało opracowane przede wszystkim w celu wzmocnienia europejskiego przemysłu technologii neutralnych emisyjnie, poprzez promowanie projektów opartych na komponentach produkowanych w Unii Europejskiej – tzw. Local content. W praktyce oznacza to, że wszystkie mechanizmy wsparcia, w tym systemy aukcyjne OZE, powinny być projektowane w taki sposób, aby preferować rozwiązania wspierające europejski łańcuch dostaw i zwiększające niezależność technologiczną UE.

Wśród obowiązkowych kryteriów pozacenowych szczególne znaczenie przypisano cyberbezpieczeństwu oraz ochronie danych (art. 26 ust. 1 lit. a pkt ii rozporządzenia NZIA). Ich obligatoryjny charakter oznacza, że będą one musiały zostać uwzględnione jako jedno z kluczowych kryteriów oceny ofert w ramach aukcji OZE. Ma to na celu zapewnienie, że technologie wykorzystywane w projektach wspieranych ze środków publicznych będą odporne na zagrożenia cyfrowe oraz zgodne z unijnymi standardami w zakresie ochrony informacji.

W odniesieniu do wskazanego w Pana piśmie podatku tonażowego jako jednego z możliwych środków polityki państwa sprzyjającej rozbudowie floty informuję, że stworzenie podstawy prawnej do stosowania w Rzeczypospolitej Polskiej zalecanego przez Komisję Europejską środka pomocy publicznej, jaki stanowi preferencyjne opodatkowanie podatkiem tonażowym, jest przewidziane w procedowanym projekcie *ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą*. Jest to niezbędne, ponieważ decyzja Komisji Europejskiej z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie Pomocy Państwa nr C 34/2007 (ex N 93/2006) w sprawie wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Rzeczypospolitej Polskiej ograniczała czas stosowania systemu podatku tonażowego do 10 lat. Pomoc publiczna w tym zakresie została już notyfikowana Komisji Europejskiej. Możliwość stosowania tego środka pomocy publicznej oraz zasady jego stosowania są określone *Komunikatem Komisji C(2004) 43: Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (2004/C 13/03)*.

W kontekście obsługi morskiej energetyki wiatrowej należy podkreślić, że według założeń projektu zakres stosowania podatku tonażowego zostaje rozszerzony, tak by mogły nim zostać objęte m.in. statki do obsługi instalacji morskich, kablownce, statki wykorzystywane do układania rurociągów, statki badawcze i dźwigi pływające.

Odnosząc się do zaangażowania spółek Skarbu Państwa w projekt budowy i eksploatacji floty WTIV informuję, że z uzyskanych przez resort Infrastruktury informacji wynika, że podmioty nadzorowane przez Ministra Aktywów Państwowych, zarówno Grupa Kapitałowa PGE, ORLEN, ENEA, jak i TAURON, w swoim portfolio nie posiadają co do zasady kompetencji przemysłowych związanych z utworzeniem i zarządzaniem flotą statków instalacyjno-serwisowych. Jednocześnie podmioty te, co do zasady, nie angażują się kapitałowo w rozwój podmiotów dostarczających „local content” dla branży offshore.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1735 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram środków na rzecz wzmocnienia europejskiego ekosystemu produkcji technologii neutralnych emisyjnie i zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1724 (tzw. Net-Zero Industry Act)

Niezależnie od powyższego wskazuje się, że z informacji uzyskanych z Ministerstwa Aktywów Państwowych wynika, że zarówno sam resort, jak i nadzorowane przez MAP podmioty są zainteresowane rozwojem sektora przemysłowego i powstaniem w Polsce podmiotu posiadającego kompetencje, wiedzę i środki niezbędne do zbudowania w Polsce statku instalacyjnego i floty statków instalacyjno-serwisowych dla MFW, w tym z funkcjami dual-use - który mógłby działać w branży MFW, i to nie tylko na Morzu Bałtyckim, ale również globalnie.

Odnosząc się do szczegółowych pytań Bałtyckiego Instytutu Transformacji Energetycznej, uprzejmie wyjaśniam, że w czerwcu 2025 r. PGE Baltica z GK PGE podpisała list intencyjny z firmą CRIST S.A., tj. z jej spółką celową WIKE S.A. oraz Grupą Przemysłową Baltic, w zakresie współpracy przy projektowaniu i budowie jednostek instalacyjnych i serwisowych dla MFW, której to celem współpracy jest doprowadzenie do powstania statku instalacyjnego typu WTIV oraz wyłonienie krajowego operatora, który będzie mógł świadczyć usługi na rynku offshore zarówno w Polsce, jak i za granicą.

Z perspektywy GK PGE budowa jednostek instalacyjnych przez wyspecjalizowany podmiot i wsparcie tej idei przez podmiot z sektora energetycznego to nie tylko krok w stronę zwiększenia niezależności operacyjnej, ale również realna szansa na stworzenie nowych miejsc pracy w stoczniach, jak i w obszarze eksploatacji tych jednostek. PGE Baltica, jako zaplecze kompetencyjne Grupy Kapitałowej PGE w zakresie rozwoju, budowy i eksploatacji MFW, nie planuje zaangażowania kapitałowego w budowę floty instalacyjnej, ponieważ podmiot z sektora energetycznego z racji na swoje kompetencje, nie jest i nie będzie mógł być w świetle przepisów prawnych armatorem.

W odniesieniu do pytania o możliwość uzależniania wyboru partnerów zagranicznych od ich gotowości do inwestycji w polską infrastrukturę instalacyjną, warto zaznaczyć, że żaden z podmiotów z branży energetycznej nie jest w stanie narzucić takich wymagań innym podmiotom bowiem oznaczałoby to przyjęcie zobowiązania przez Spółki Skarbu Państwa do realizacji projektów offshore z wykorzystaniem jednostek, które jeszcze nie istnieją. Stanowiłoby to realne zagrożenie dla możliwości finansowania projektów offshore oraz byłoby realnym zagrożeniem dla realizacji założonych harmonogramów inwestycji offshore. Dodatkowo, takie podejście mogłoby „odstraszyć” potencjalnych partnerów biznesowych do udziału w rozwoju sektora offshore w Polsce.

W GK ORLEN kompetencje w zakresie rozwoju i budowy MFW skoncentrowane są głównie w spółce ORLEN Neptun. Z kolei ORLEN Petrobaltic, jako spółka z ponad 35-letnim doświadczeniem w sektorze morskim, aktywnie konsoliduje kompetencje i zasoby w celu rozwoju specjalistycznych usług serwisowych dla sektora offshore, w tym w szczególności MEW oraz Oil & Gas.

ORLEN Petrobaltic konsekwentnie rozwija swoje kompetencje w zakresie usług morskich związanych z dynamicznie rosnącym sektorem MEW. Kluczowe obszary aktywności spółki obejmują wsparcie operacji offshore, logistykę, obsługę jednostek serwisowych, a w dalszej perspektywie również udział w działaniach związanych z eksploatacją i utrzymaniem morskich farm wiatrowych (O&M). ORLEN Petrobaltic, jako spółka z wieloletnim doświadczeniem operacyjnym na Bałtyku, własnym zapleczem technicznym, flotą jednostek pływających oraz wykwalifikowaną kadrą, wspiera rozwój polskiego łańcucha dostaw dla sektora MEW, przyczynia się w ten sposób do budowania silnego, niezależnego i konkurencyjnego zaplecza usługowego dla offshore wind w Polsce.

Jednakże, na obecnym etapie rozwoju sektora offshore wind w Polsce, wyzwaniem są również ugruntowane praktyki rynkowe dużych dostawców turbin wiatrowych, którzy w ramach swoich gwarancji technologicznych często rezerwują sobie prawo wyboru dostawców, instalatorów oraz podmiotów odpowiedzialnych za serwis. Dodatkowo, firmy ubezpieczeniowe stawiają wysokie wymagania co do firm realizujących inwestycje MEW ze względu na dbałość o minimalizowanie ryzyk zarówno budowy jak i eksploatacji farm morskich.

Podsumowując, ORLEN Petrobaltic nie planuje obecnie posiadania tego typu floty, gdyż tego rodzaju działalność wykracza poza zakres strategicznych kompetencji spółki ze względu na wysokie nakłady inwestycyjne CAPEX, wysokie koszty eksploatacyjne OPEX, wysokie koszty remontów klasowych i pośrednich CAPEX oraz wysoki stopień specjalizacji technologicznej oraz długoterminowy i kapitałochłonny charakter. Jednocześnie, ORLEN Petrobaltic deklaruje otwartość na współpracę z podmiotem lub podmiotami prywatnymi, które podejmą się realizacji tak złożonego projektu obejmującego fazy projektowania, budowy oraz kontraktacji zapewniającej przychody na utrzymanie i finansowanie projektu.

Podsumowując, należy wskazać, że dostępność wyspecjalizowanej infrastruktury (floty) instalacyjnej, w tym jednostek pływających, będzie w nadchodzących latach jednym z kluczowych czynników wpływających na tempo i bezpieczeństwo realizacji projektów na Morzu Bałtyckim. Jednocześnie w tym kontekście, zasadnym i godnym zauważenia jest gotowość spółek energetycznych i podmiotów nadzorowanych do współpracy oraz aktywnego udziału w pracach nad rozwojem koncepcji budowy lub pozyskania odpowiednich jednostek instalacyjnych pod warunkiem, że działania te będą odpowiadały rzeczywistym potrzebom rynku. Oznacza to także, iż sektor energetyczny pozostaje otwarty na dialog w zakresie rozwoju krajowego przemysłu offshore wind i wspólnych działań wzmacniających polski łańcuch dostaw.

Z uwagi na szeroki zakres tematyki offshore wydaje się zasadne, że kompetencje koordynowania prac w tym zakresie - w tym również działania w obszarze rozwoju floty WTIV powinny pozostać podzielone pomiędzy resorty zgodnie z ich właściwością.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów