

# Interpelacja nr 15792

ZAMC 2614 35

do ministra sprawiedliwości

w sprawie doprowadzenia Skarbu Państwa do szkody wielkich rozmiarów przy postępowaniu przetargowym na dzierżawę Terminala Zbożowego w Porcie Gdynia

Zgłaszający: Marek Gróbarczyk, Czesław Hoc, Marek Subocz, Michał Jach, Artur Szałabawka, Małgorzata Golińska, Dorota Arciszewska-Mielewczyk

Data wpływu: 05-03-2026

Szanowny Panie Ministrze,

w wyniku wykrycia rażących nieprawidłowości w trakcie postępowania przetargowego w przedmiocie dzierżawy Terminala Zbożowego w Porcie Gdynia przez Ministerstwo Infrastruktury wnosimy o pilne zajęcie stanowiska przez Ministerstwo Sprawiedliwości wobec utraty przez spółkę Skarbu Państwa wpływów finansowych szacowanych na co najmniej 60 milionów złotych oraz o objęcie nadzorem służbowym postępowania (sygn. akt 4313-1.Ds.86.2026.). Poniższe fakty oraz postępowanie Prokuratury Rejonowej Warszawa-Śródmieście całkowicie zaprzeczają zasadom demokratycznego państwa prawa oraz dowodzą braku transparentności organów państwowych przy ewidentnym przekroczeniu swoich uprawnień przez resort infrastruktury.

W marcu 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury unieważniło przetarg na dzierżawę Terminala Zbożowego w Porcie Gdynia, twierdząc, że zwycięskie konsorcjum (Szczecin Bulk Terminal, Tapini i Ribera) stanowi „zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa”. Jednak w sierpniu 2025 r. ten sam minister infrastruktury wydał zgodę na dzierżawę tego samego obiektu dokładnie temu samemu konsorcjum, przy niezmienionej strukturze właścicielskiej podmiotu. Rodzi to uzasadnione podejrzenie, że przesłanka bezpieczeństwa w 2024 r. była jedynie pozorem służącym ręcznemu sterowaniu przy rozstrzygnięciu przetargu. Z oficjalnej odpowiedzi sekretarza stanu w MSWiA (interpelacja poselska nr 13057) pana Czesława Mroczka wynika, że Ministerstwo Infrastruktury, prosząc o wydanie opinii w 2025 r., nie przedstawiło informacji o przyczynach umorzenia pierwszego postępowania. Służby i Policja opiniowały wniosek, nie wiedząc, że rok wcześniej ten sam podmiot uznano za niebezpieczny. A opinie służb podległych MSWiA (AW, ABW) dotyczące przetargu i zagrożeń nie były w posiadaniu ministerstwa.

W związku z zablokowaniem umowy na 22 miesiące i niemożnością przekazania terminala zbożowego nowemu operatorowi Port Gdynia pobierał czynsz od tzw. dzierżawcy tymczasowego, który był 5-krotnie niższy niż stawka rynkowa wynegocjowana w przetargu (dane z komunikatu Zarządu Morskiego Portu Gdynia z dnia 11.12.2023 r.). Różnica ta wygenerowała stratę w wysokości co najmniej 60 000 000 zł.

We wrześniu 2025 r. wspólnie z posłami na Sejm RP – Dorotą Arciszewską-Mielewczyk oraz Kacprem Płażyńskim złożyliśmy zawiadomienie w tej sprawie do Prokuratury Krajowej o możliwości popełnienia przestępstwa przez Ministerstwo Infrastruktury. Prokuratura Krajowa (sygn. 1001-7.Ko.611.2025) przekazała sprawę do niższych instancji, wskazując na możliwość naruszenia art. 296 k.k. Mimo to Prokuratura Rejonowa Warszawa-Śródmieście w sposób arbitralny wymazała ten zarzut z postanowienia o odmowie wszczęcia śledztwa, skupiając się wyłącznie na art. 231 k.k. Następnie prokurator Piotr Paruszewski, stosując argumentację dotyczącą „braku prawomocności”, nie udostępnił akt wraz z uzasadnieniem oraz nie przyznał prawa do wniesienia zażalenia m.in. z tego powodu, że odwołałem się od tych decyzji.

W rezultacie doszło do sytuacji, w której jedynym podmiotem do wniesienia zażalenia jest Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA. Oczekiwanie, że zarząd spółki wniesie ewentualne zawiadomienie do prokuratury (którego wcześniej nie złożył, co też najprawdopodobniej dowodzi niedopełnienia obowiązków i niedbalstwa w zakresie finansów spółki) lub złoży zażalenie na odmowę wszczęcia śledztwa przeciwko ministrowi infrastruktury, stanowi oczywisty absurd procesowy i tworzy ustrojową fikcję kontroli prawnej przez parlament.

W związku z powyższym proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Czy w ramach czynności sprawdzających prokuratura powołała biegłego rewidenta lub eksperta z zakresu finansów i rachunkowości, aby rzetelnie wyliczyć stratę poniesioną przez Port Gdynia (99,48% udziału Skarbu Państwa) w wyniku