



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
MARIAN CICHOSZ

KGP – 4101-05-01/2013

P/13/058

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/058 – Realizacja inwestycji dotyczących budowy terminalu do odbioru skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji
Kontrolerzy	1. Jolanta Roter, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86876 z dnia 02.09.2013 r. oraz nr 91062 z dnia 23.05.2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2 i 1241-1242) 2. Jerzy Gawlak, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86884 z dnia 01.10.2013 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Skarbu Państwa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Włodzimierz Karpiński, Minister Skarbu Państwa. Poprzednio funkcję Ministra Skarbu Państwa pełnił Mikołaj Budzanowski (od 18 listopada 2011 r. do 24 kwietnia 2013 r.).

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Minister Skarbu Państwa (dalej: Minister SP) sprawował, na podstawie art. 3 *ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*¹ (dalej: *ustawa o terminalu LNG*), nadzór nad przygotowaniem i realizacją – zgodnie z opracowanym przez koordynującego przebieg realizacji inwestycji Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA i zatwierdzonym przez siebie harmonogramem² – inwestycji w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu wraz z instalacjami, urządzeniami i obiektami niezbędnymi dla jego uruchomienia i funkcjonowania (dalej: Terminal w Świnoujściu).

Minister SP uzyskiwał niezbędne informacje o postępie prac oraz o problemach występujących w trakcie ich realizacji, aczkolwiek nie zawsze podjęte przez niego działania realizowane były z należytą starannością oraz skutecznością. Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA pełniący zadania koordynatora przebiegu realizacji inwestycji budowy terminalu przekazywał Ministrowi SP, zgodnie art. 2 ust. 7 ww. ustawy, w terminach określonych w zatwierdzonym harmonogramie, raporty dotyczące realizacji inwestycji Terminal w Świnoujściu. Ponadto, Minister zobowiązał spółkę Polskie LNG SA do przesyłania tygodniowych raportów Pionu Budowy Terminalu LNG wraz z danymi dotyczącymi liczby pracowników na placu budowy (codziennie) oraz notatek ze spotkań z udziałem TDT, GRI, Nadzoru Inwestorskiego i PLNG, a GAZ-SYSTEM służących do weryfikacji i oceny powyższych raportów. Przedstawiciele Ministra SP uczestniczyli

¹ Dz. U. Nr 84 poz. 700 ze zm.

² Tzw. Harmonogram Skonsolidowany, który pierwotnie został zatwierdzony przez Ministra SP w dniu 24 lutego 2010 r.

w posiedzeniach Komitetu Wykonawczego, powołanego przez podmioty odpowiedzialne za poszczególne inwestycje.

W ramach wspierania tej inwestycji, odbyły się dwa spotkania Ministra SP z ambasadorem Republiki Włoskiej oraz wspólna wizyta na terenie budowy Terminalu LNG w celu sprawdzenia postępu prac. Minister SP spotkał się również w kwietniu 2014 r. z Ministrem Rozwoju Regionalnego Włoch Federico Guidi.

Istotną przyczyną niezgodnej z harmonogramem realizacji inwestycji, były problemy występujące na styku współpracy Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: TDT) i Głównego Realizatora Inwestycji (dalej: GRI). TDT współpracował z GRI w podwójnej roli. Po pierwsze jako jednostka inspekcyjna, działająca na podstawie przepisów ustawy o dozorcze technicznym, i w tym zakresie sprawująca nadzór z mocy prawa nad wszelkimi robotami i urządzeniami, które podlegały TDT, a po drugie jako jednostka notyfikowana (dalej: TDT JN), dokonująca oceny zgodności na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń ciśnieniowych i zespołów urządzeń ciśnieniowych (do którego transponowano wymagania dyrektywy PED). Ta podwójna funkcja TDT, brak jednoznacznych uregulowań prawnych oraz brak spójnego stanowiska organów administracji, określających granice dozoru technicznego sprawowanego przez TDT względem uprawnień jednostki notyfikowanej (TDT JN) doprowadziła do podjęcia przez TDT JN niezasadnych działań wobec konsorcjum spółek tworzących GRI. Okoliczność ta, poza bieżącymi problemami w planowaniu i realizacji inwestycji, przyczyniła się do powstania opóźnień.

Stwierdzone przez NIK nieprawidłowości w ramach wykonywania funkcji nadzoru przez Ministra Skarbu Państwa dotyczyły:

- braku działań Ministra SP w ramach powołanego Komitetu Sterującego do spraw Projektu Terminal LNG;
- braku skuteczności oraz należytej staranności w rozwiązaniu sporu pomiędzy GRI a TDT;
- nieprzeprowadzenia merytorycznej analizy projektu zmiany przepisów wpływających bezpośrednio na trwający proces budowy terminalu LNG;
- braku należytej staranności przy wykonywaniu obowiązku uczestnictwa w pracach Komitetu Wykonawczego;
- niepodpisania w wymaganym terminie umowy dzierżawy nabrzeża;
- braku należytej staranności przy zatwierdzaniu zaktualizowanego Harmonogramu Skonsolidowanego realizacji inwestycji.

NIK zwraca ponadto uwagę na fakt, iż, nie została wypracowana – w sytuacji narastających opóźnień zagrażających oddaniu do użytkowania Terminalu w Świnoujściu do końca 2014 r. – strategia negocjacji z firmą Qatargas Operating Company Ltd.³, która jest stroną umowy z PGNiG SA w sprawie dostaw gazu LNG, dotyczących przesunięcia terminu rozpoczęcia dostaw tego surowca. Zwiększa to ryzyko poniesienia przez stronę polską finansowych konsekwencji braku możliwości odbioru gazu LNG od dnia 1 stycznia 2015 r. Obecny stan zaawansowania prac wskazuje, że budowa Terminalu w Świnoujściu zostanie ukończona nie wcześniej niż w pierwszej połowie 2015 r.

³ Dalej: Qatargas.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Nadzór Ministra SP nad realizacją inwestycji – Terminal w Świnoujściu

Mechanizmy nadzoru nad realizacją inwestycji

Opis stanu
faktycznego

Przypisane Ministrowi SP kompetencje i zadania związane z nadzorem nad inwestycją – Terminal w Świnoujściu określone zostały w *ustawie o terminalu LNG*. Do zadań Ministra SP należało sprawowanie nadzoru nad przygotowaniem i realizacją inwestycji zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem. Do przekazywania Ministrowi raportów dotyczących realizacji inwestycji Terminal w Świnoujściu, na podstawie art. 2 ust. 7 ww. ustawy, został zobowiązany Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA⁴. Ponadto, w dniu 18 września 2013 r., Sekretarz Stanu w MSP Zdzisław Gawlik zobowiązał spółkę Polskie LNG SA⁵ do przysyłania tygodniowych raportów Pionu Budowy Terminalu LNG wraz z danymi dotyczącymi liczby pracowników na placu budowy (codziennie) oraz notatek ze spotkań z udziałem TDT, GRI⁶, Nadzoru Inwestorskiego⁷ i PLNG, a GAZ-SYSTEM do weryfikacji i oceny powyższych raportów.

(dowód: akta kontroli str. 51 i 268)

Przedstawiciele Ministra SP uczestniczą w posiedzeniach Komitetu Wykonawczego⁸, powołanego przez podmioty odpowiedzialne za poszczególne inwestycje wymienione w art. 2 ust. 2 *ustawy o terminalu LNG*. Według wyjaśnień Ministra SP Włodzimierza Karpińskiego⁹, w odniesieniu do sposobu wykonywania nadzoru Ministra SP nad realizacją inwestycji Terminal w Świnoujściu, dodatkowo, w ramach wspierania tej inwestycji ze strony administracji rządowej, odbyły się dwa spotkania Ministra SP z ambasadorem Republiki Włoskiej oraz wspólna wizyta na terenie budowy Terminalu LNG w celu sprawdzenia postępu prac. Minister SP spotkał się również w kwietniu 2014 r. z Ministrem Rozwoju Regionalnego Włoch Federico Guidi, który wskazywał na możliwe trudności z wywiązaniem się włoskich wykonawców z terminów kontraktowych. Ponadto, według wyjaśnień, w celu zwiększenia skuteczności nadzoru nad inwestycją, Minister SP podjął działania zmierzające do zmiany statutu Spółki PLNG tak, by istniała możliwość wskazywania przez Ministra SP ponad połowy członków rady nadzorczej, którzy będą mieli prawo wglądu do wszystkich spraw związanych z inwestycją.

(dowód: akta kontroli str. 270, 272 i 1246)

W celu zapewnienia koordynacji działań organów administracji rządowej oraz ich współdziałania z podmiotami uczestniczącymi w realizacji projektu Terminal w Świnoujściu, Prezes Rady Ministrów zarządzeniem Nr 125 z 12 listopada 2008 r.¹⁰ powołał Komitet Sterujący do spraw Projektu Terminal LNG w Świnoujściu (dalej: Komitet Sterujący). Jest on organem pomocniczym Prezesa Rady Ministrów, a jego przewodniczącym jest Minister SP.

⁴ Dalej: GAZ-SYSTEM lub Koordynator.

⁵ Dalej: PLNG.

⁶ Generalny Realizator Inwestycji; konsorcjum spółek, których liderem jest Saipem S.p.A.

⁷ Dalej: NI.

⁸ Dalej: KW.

⁹ Pismo znak BK-BL-0911-1/13 (BK/1540/13) z dnia 6 listopada 2013 r.

¹⁰ Zarządzenie Nr 125 Prezesa Rady Ministrów z 12 listopada 2008 r. w sprawie Komitetu Sterującego do spraw Projektu Terminal LNG w Świnoujściu, M.P. z 2008 r. Nr 86, poz. 759.

Działania Ministra SP na poziomie administracji rządowej wobec najistotniejszych problemów w realizacji inwestycji Terminal w Świnoujściu

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie najistotniejszymi problemami w realizacji inwestycji Terminal w Świnoujściu były opóźnienia w dwóch projektach składowych: budowie terminalu LNG (PSk Terminal) oraz budowie gazociągu Świnouście-Szczecin (PSk Gazociąg).

Czynnikami, wpływającymi na nieterminową realizacją prac budowlanych na budowie Terminalu LNG, wymagającymi działań na szczeblu administracji rządowej, były: spór między Głównym Realizatorem Inwestycji (GRI) a TDT oraz kwestia dzierżawy nadbrzeża, która miała być uregulowana umową między PLNG i Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (ZMPSiŚ).

Nadzór TDT nad realizacją PSk Terminal

W *Raporcie dla Ministra Skarbu Państwa z realizacji projektu budowy terminalu skroplonego gazu ziemnego LNG w Świnoujściu*¹¹ za grudzień 2012 r. GAZ-SYSTEM poinformował o problemach we współpracy GRI z TDT. Według raportu problemy wynikały z trudności w zrozumieniu przez GRI roli TDT, w szczególności w zakresie egzekwowania przez TDT wymagań technicznych wynikających z dyrektywy 97/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 maja 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących urządzeń ciśnieniowych¹² oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym¹³. W konsekwencji pojawiały się problemy z odbiorami materiałowymi, co wpływało na postęp prac. Informacja o utrzymujących się problemach we współpracy GRI z TDT, wynikających z rozbieżnych interpretacji przepisów o dozorze technicznym, była zamieszczana w kolejnych raportach miesięcznych, a w notatce¹⁴ z 29 kwietnia 2013 r. Departament Projektów Strategicznych poinformował Ministra SP o możliwości negatywnego wpływu przedłużającego się konfliktu pomiędzy TDT i GRI na zakończenie projektu.

(dowód: akta kontroli str. 52-81, 156-157 i 277-362)

TDT współpracował z GRI w podwójnej roli. Jako jednostka inspekcyjna, działająca na podstawie przepisów *ustawy o dozorze technicznym*, i w tym zakresie sprawująca nadzór z mocy prawa nad wszelkimi robotami i urządzeniami, które podlegały TDT. A także, jako jednostka notyfikowana, dokonująca oceny zgodności na podstawie *rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń ciśnieniowych i zespołów urządzeń ciśnieniowych*¹⁵ (do którego transponowano wymagania dyrektywy PED). Relacje GRI z TDT jako jednostką notyfikowaną zostały uregulowane w umowie z dnia 23 marca 2011 r. ws. przeprowadzenia oceny zgodności rurociągów ciśnieniowych w ramach dyrektywy PED. Umowa przewidywała rozpoczęcie procesu oceny zgodności po przedłożeniu odpowiedniego *Wniosku o przeprowadzenie oceny zgodności*. Taki wniosek został złożony w dniu 30 marca 2011 r. Następnie GRI w dniu 20 września 2012 r. wycofał powyższy wniosek oraz powierzył ocenę zgodności urządzeń terminalu LNG innej jednostce notyfikowanej (TÜV Nord Systems GmbH&KG). Zdaniem TDT, cofnięcie wniosku przez GRI było nieskuteczne i nieuprawnione. Spór ten spowodował złożenie przez TDT: wniosku

¹¹ Dalej: Raport miesięczny.

¹² Dz.U.L 181 z 09.07.1997, s. 1; dalej: PED.

¹³ Dz. U. z 2013 r., poz. 963 ze zm.; dalej: *ustawa o dozorze technicznym*.

¹⁴ Znak: MSP/DSP/710/13.

¹⁵ Dz. U. Nr 263, poz. 2200, dalej: *rozporządzenie w sprawie urządzeń ciśnieniowych*.

do Komisji Europejskiej¹⁶ dotyczącego prawidłowości postępowania GRI w odniesieniu do oceny zgodności, wniosku do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w sprawie naruszenia zasad niekonkurowania w obszarze oceny zgodności wyrobów oraz dopuszczenia wyrobów do obrotu na terenie Unii Europejskiej oraz informacji do Ministra Gospodarki o odmowie potwierdzenia GRI dla rurociągów terminalu LNG. Zdaniem PLNG brak rozstrzygnięcia sporu mógł powodować podważenie przez TDT dokumentacji wydanej przez inną jednostkę notyfikowaną, przedłożonej przez GRI w toku wydawania decyzji zezwalającej na eksploatację urządzeń technicznych (zgodnie z art. 14 ust. 1 *ustawy o dozorze technicznym*). Powodowałoby to zagrożenie dla osiągnięcia planowanej daty podpisania protokołu odbioru wybudowanych urządzeń, m.in. z powodu konieczności powtórzenia procesu oceny zgodności rurociągów terminalu LNG jako warunku wydania przez TDT decyzji zezwalającej na eksploatację urządzeń technicznych. Ponadto, po powierzeniu dokonania oceny zgodności innej jednostce notyfikowanej niż TDT, TDT rozszerzył zakres urządzeń podlegających dozorowi technicznemu sprawowanemu przez TDT względem uprawnień jednostki notyfikowanej. GRI kwestionował zakres dozoru technicznego odnośnie do części rurociągów terminalu LNG, podnosząc iż stosowne uprawnienia posiada w tej mierze jednostka notyfikowana, działająca na podstawie dyrektywy PED. Na prośbę GRI wyrażoną w piśmie z dnia 6 maja 2013 r., stanowisko w zakresie interpretacji dyrektywy PED wyraziło Ministerstwo Gospodarki. Opinia Ministerstwa Gospodarki, zawarta w piśmie z dnia 13 maja 2013 r., potwierdzała stanowisko GRI. Jednak TDT w piśmie z dnia 10 czerwca 2013 r. podtrzymał swoje stanowisko, że pod dozór techniczny powinny podlegać rurociągi od nalewaków na pirsie do zbiorników magazynowych LNG, wraz z rurociągami obsługującymi rurociąg przesyłowy, co według TDT wynikało z treści § 2 pkt 1 *rozporządzenia o urządzeniach ciśnieniowych*. Ministerstwo Gospodarki prezentowało stanowisko, że wszystkie rurociągi znajdujące się w granicach tej instalacji podlegały dyrektywie PED – począwszy od zaworu odcinającego znajdującego się w obrębie tej instalacji, ale bez tego zaworu.

W dniu 21 czerwca 2013 r. PLNG zwróciło się do Ministra SP z prośbą o pomoc w sprawie eliminacji rozbieżności oraz wypracowanie ostatecznego i spójnego stanowiska organów administracji, w celu określenia granic dozoru technicznego sprawowanego przez TDT względem uprawnień jednostki notyfikowanej. Zdaniem PLNG dyskusja na temat interpretacji powodowała, że żądania GRI miały konkretny wymiar czasowy i finansowy, który mógł się przełożyć na wielomiesięczne opóźnienie realizacji PSk Terminal, jak też spowodować znaczący wzrost kosztów wykonania inwestycji. GRI w dniu 27 czerwca 2013 r. zwrócił się do Ministra Gospodarki z prośbą o umożliwienie przedstawienia swoich racji i dopuszczenie do udziału we wszelkich spotkaniach pomiędzy Ministerstwem Gospodarki, TDT i PLNG.

(dowód: akta kontroli str. 82-107)

W dniu 3 lipca 2013 r. odbyło się w MSP spotkanie poświęcone kwestii zakresu dozoru technicznego sprawowanego przez TDT w ramach powstającego terminalu LNG. Spotkanie nie było dokumentowane. Według wyjaśnień Ministra SP Włodzimierza Karpińskiego¹⁷, ponieważ PLNG zasygnalizowało możliwość zaistnienia rozbieżności stanowisk w tym zakresie pomiędzy Departamentem Bezpieczeństwa Gospodarczego Ministerstwa Gospodarki i TDT, Minister SP zaprosił przedstawicieli resortów Gospodarki oraz Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (z racji nadzoru nad TDT) na spotkanie w celu wyjaśnienia

¹⁶ Dalej: KE.

¹⁷ Pismo znak: BK-BL-0911-1/13 (BK/1487/13) z 25 października 2013 r.

powyższej sprawy. Na spotkaniu przedstawiciele ministerstw nie potwierdzili występowania rozbieżności w omawianym zakresie. Wypracowano stanowisko, że kwestionowanie przez GRI zakresu i sposobu sprawowania dozoru technicznego przez TDT można interpretować jako podważanie porządku prawnego i kompetencji urzędników. Według ww. wyjaśnień, na spotkaniu Wiceminister Gospodarki Dariusz Bogdan przedstawił skierowane do GRI pismo Departamentu Bezpieczeństwa Gospodarczego Ministerstwa Gospodarki z dnia 2 lipca 2013 r.¹⁸ informujące GRI o braku zasadności i celowości organizowania przez Ministerstwo Gospodarki postulowanego przez GRI spotkania.

W kwestii udokumentowania wypracowanego w dniu 3 lipca 2013 r. wspólnego stanowiska Ministra SP, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Gospodarki, a także przekazania PLNG informacji o uzgodnieniach w tym zakresie, Minister SP Włodzimierz Karpiński nie udzielił odpowiedzi, natomiast stwierdził¹⁹, że „obecnie, Ministerstwo Gospodarki (Departament Bezpieczeństwa Gospodarczego oraz Departament Innowacyjności i Przemysłu) analizuje dwie główne linie sporu, tj. zakres sprawowanego przez TDT dozoru technicznego oraz kwestię wykonywania przez TDT badań oceny zgodności na rzecz GRI. W pierwszym obszarze, ostatnie znane MSP pismo z dnia 16 lipca 2013 r. dotyczyło wystąpienia GRI (w jego imieniu kancelaria K&L Gates) o wskazanie organu administracji kompetentnego do wydania opinii w zakresie interpretacji dyrektywy PED lub – w przypadku braku takiej możliwości – o przekazanie całej dokumentacji sprawy do KE wraz z wnioskiem Ministra Gospodarki o wydanie opinii interpretującej przepisy dyrektywy PED w zakresie Terminalu LNG. W drugiej kwestii, na spotkaniu w Ministerstwie Gospodarki w dniu 22 października 2013 r. ustalono, że Departament Innowacyjności i Przemysłu ponownie przeanalizuje dokumentację w tej sprawie i wyda opinię dotyczącą konkretnego stanu faktycznego. Następnie miało odbyć się spotkanie z udziałem TDT i GRI oraz przedstawicieli PLNG, MSP i Ministerstwa Gospodarki w celu polubownego zakończenia sporu”. W sytuacji braku jakiegokolwiek dokumentacji z tego spotkania, oraz stwierdzenia zawartego w *Raporcie miesięcznym* za wrzesień 2013 r., NIK przyjmuje, że wypracowane stanowisko nie zostało udokumentowane i nie zostało przekazane w formie pisemnej PLNG.

(dowód: akta kontroli str. 109-115, 269-276)

W *Raporcie miesięcznym* Koordynatora za sierpień 2013 r. stwierdzono, że PLNG informowało o nadal występującym sporze pomiędzy GRI a TDT o zakres dozoru technicznego TDT oraz TÜV Nord Systems GmbH&KG. Zdaniem PLNG zakończenie sporu stanowiło kluczową kwestię warunkującą płynną realizację prac w PSk Terminal. W *Raporcie miesięcznym* za wrzesień 2013 r. stwierdzono, że PLNG w dalszym ciągu nie otrzymało informacji na temat stanowisk Ministerstwa Gospodarki oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w związku z pismem z 21 czerwca 2013 r., a w *Raporcie miesięcznym* za grudzień 2013 r. przywołano opinię PLNG, że koniecznym jest wypracowanie ostatecznego i spójnego stanowiska organów administracji w kwestii określenia granic dozoru technicznego TDT względem uprawnień jednostki notyfikowanej.

(dowód: akta kontroli str. 126-157 i 185-226 i 1534)

Opiniowanie projektu rozporządzenia dotyczącego urządzeń ciśnieniowych

W kwestii zakresu działania TDT w przypadku infrastruktury gazowej, Minister Infrastruktury w dniu 5 listopada 2010 r., w ramach uzgodnień międzyresortowych, przesłał Ministrowi SP projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego*

¹⁸ znak: DBG-I-024-10/2/13.

¹⁹ Pismo znak: BK-BL-0911-1/13 (BK/1540/13) z 6 listopada 2013 r.

rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych. Przewidywał on objęcie dozorem technicznym zbiorników magazynowych LNG na terenie portów morskich. W uzasadnieniu do projektu stwierdzono m.in.: „mając na względzie, że nowa inwestycja budowy gazoportu LNG w Świnoujściu w zakresie czynności dozoru technicznego podlegać będzie TDT, istnieje potrzeba objęcia ww. zbiorników dozorem technicznym”. W Ocenie Skutków Regulacji stwierdzono m.in., że projekt rozporządzenia spowoduje dodatkowe skutki finansowe dla przedsiębiorców posiadających zbiorniki magazynowe LNG na terenie portów morskich z uwagi na objęcie tych urządzeń dozorem technicznym. Ww. projekt rozporządzenia został przez Wicedyrektor Biura Ministra zadekretowany na Dyrektora Departamentu Prawnego i Procesowego (DPP).

Zasady współpracy komórek organizacyjnych MSP w sprawach dotyczących opiniowania zewnętrznych aktów normatywnych w MSP zostały uregulowane w zarządzeniu nr 1 Ministra Skarbu Państwa z dnia 4 stycznia 2010 r. w sprawie opracowywania, opiniowania i uzgadniania w Ministerstwie Skarbu Państwa projektów dokumentów rządowych oraz wewnętrznych aktów prawnych²⁰. Zgodnie z § 27 ww. zarządzenia projekty dokumentów rządowych przekazanych przez naczelne i centralne organy administracji państwowej w ramach uzgodnień międzyresortowych są kierowane do Biura Ministra, które przekazuje projekt do komórki wiodącej, która następnie przekazuje projekt komórkom zainteresowanym, wskazując ewentualnie na potrzebę uzgodnienia wspólnego stanowiska. Zgodnie z § 18 ust. 3 ww. regulaminu to Departament Spółek Kluczowych (DSK) koordynował i wykonywał zadania Ministra SP wynikające z ustawy o terminalu LNG.

(dowód: akta kontroli str. 742-789)

Minister SP Włodzimierz Karpiński wyjaśnił²¹, że powyższy projekt był opiniowany w MSP wyłącznie przez DPP, który w zakresie swojej właściwości nie zgłosił żadnych uwag. Projekt ten został przekazany *ad acta* bez przekazania pisemnego stanowiska do Ministerstwa Infrastruktury. Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz²² wyjaśnił, że nieprzesłanie uwag w wyznaczonym terminie przez Ministra SP, w związku z klauzulą zawartą w pismach przekazujących do uzgodnień, należało uznać za akceptację ww. projektu.

(dowód: akta kontroli str. 109, 114, 758-761)

Przedmiotowy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktur nie został skierowany do zaopiniowania przez Departament Spółek Kluczowych MSP, do którego zadań należało sprawowanie nadzoru nad realizacją budowy Terminalu w Świnoujściu.

Zastępca Dyrektora Biura Ministra Izabela Anulewicz wyjaśniła²³, że w dniu 9 listopada 2010 r. zadekretowała ww. projekt na Dyrektora DPP, gdyż zgodnie z § 26 ust. 1 pkt 1 *Regulaminu Organizacyjnego MSP*, stanowiącego załącznik do zarządzenia Nr 39 Ministra SP z dnia 5 października 2010 r., do zadań DPP należało wykonywanie obsługi prawnej Kierownictwa Ministerstwa oraz Ministerstwa, w tym: opiniowanie pod względem prawnym i redakcyjnym projektów aktów normatywnych. Dyrektor Biura Ministra, dekretując wpływające do zaopiniowania przez MSP projekty aktów normatywnych, nie analizuje tych dokumentów, lecz robi to departament wiodący. Według ww. wyjaśnień,

²⁰ Dalej: Zarządzenie Ministra SP z 4 stycznia 2010 r.

²¹ Pismo znak: BK-BL-0911-1/13 (BK/1487/13) z 25 października 2013 r.

²² Pismo znak: DK-5cg-0911-37/13 z 15 października 2013 r.

²³ Pismo znak: BM-AB-0911-4/13 (BM/14507/2013) z 4 listopada 2013 r.

w przypadku przedmiotowego projektu rozporządzenia ani jego tytuł, ani pobieżna lektura nie wskazywały, że może on mieć związek z inwestycją „budowy gazoportu”.

(dowód: akta kontroli str. 790-792)

Zastępca Dyrektora DPP Krzysztof Majewski wyjaśnił²⁴, że zgodnie z § 27 ust. 1 *Zarządzenia Ministra SP* z 4 stycznia 2010 r. Biuro Ministra jako komórka, która zgodnie z obowiązującym wówczas *Regulaminem Organizacyjnym MSP*, organizowała prace związane z działalnością Ministra i zarządzała zasobem korespondencji kierowanej do Ministra (§ 28 ust. 1 pkt 1 i 9 *Regulaminu Organizacyjnego MSP*), dokonując dekretacji pisma wpływającego do MSP zawierającego projekt aktu normatywnego, wskazywała zarówno komórkę wiodącą, jak i komórki zainteresowane, do których wiodąca przekazuje projekt aktu normatywnego. Przedmiotowy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury został zadekretowany przez Biuro Ministra tylko na DPP, w związku z czym został zaopiniowany pod względem prawnym i redakcyjnym, zgodnie z właściwością DPP.

(dowód: akta kontroli str. 793-796)

Umowa dzierżawy nabrzeża

W *Raporcie miesięcznym* za sierpień 2013 r. w części dotyczącej *Monitorowania zadań prowadzących do uzyskania Pełnej Zdolności Eksploatacyjnej*²⁵ stwierdzono m.in., że „nie została zawarta umowa dzierżawy”. ZMPSiŚ sygnalizował, że „istotną kwestią związaną z wartością umowy jest określenie obrotnicy, jako elementu infrastruktury portowej bądź dostępowej. Sprawa podjęcia decyzji w tej sprawie przez MTBiGM²⁶ jest bardzo pilna”.

(dowód: akta kontroli str. 185-226)

Minister SP Włodzimierz Karpiński wyjaśnił²⁷, że umowa dzierżawy nabrzeża miała zostać podpisana między PLNG i ZMPSiŚ w dniu 28 października 2013 r.²⁸ Kwestia przynależności obrotnicy do tzw. infrastruktury dostępowej lub portowej miała istotne znaczenie z punktu widzenia konsekwencji finansowych dla ZMPSiŚ. Dlatego w ramach uzgodnień międzyresortowych w sprawie zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej *zmieniającego rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz projektu rozporządzenia w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*, MSP wnioskowało o zaliczenie do infrastruktury dostępowej toru podejściowego do Portu Zewnętrznego oraz obrotnicy w Porcie Zewnętrznym. Budowa i utrzymanie infrastruktury dostępowej należało do zadań organów administracji morskiej, jednak żaden z ww. projektów rozporządzeń nie przyporządkowywał toru i obrotnicy do tego rodzaju infrastruktury.

(dowód: akta kontroli str. 109-125)

²⁴ Pismo znak: DP-MT-0241-1619/13 (MSP/DPI/13) z 14 listopada 2013 r.

²⁵ Pełna Zdolność Eksploatacyjna (PZE) oznacza stan organizacyjny, proceduralnego i prawnego otoczenia Projektu, w którym po zakończeniu wszystkich prac budowlanych i instalacyjnych można – w sposób bezpieczny, zgodnie z obowiązującym prawem, normami, wytycznymi oraz dobrą praktyką – wprowadzić, zacumować, rozładować i wyprowadzić gazowiec LNG oraz przeprowadzić regazyfikację odebranego LNG i wprowadzić gaz o pożądanych parametrach i w wymaganej ilości do krajowego gazowego systemu przesyłowego.

²⁶ MTBiGM – Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, utworzone w dniu 18 listopada 2011 r. i zniesione w dniu 27 listopada 2013 r.

²⁷ Pismo znak: BK-BL-0911-1/13 (BK/1487/13) z 25 października 2013 r.

²⁸ Umowa ta nie została podpisana we wskazanym terminie i w *Raporcie miesięcznym* za listopad 2013 r. Koordynator nadal raportował Ministrowi SP o braku podpisania tej umowy.

Z Raportu miesięcznego za kwiecień 2014 r. wynikało, że uzgodniono finalną wersję przedmiotowego dokumentu. Umowa nie została jeszcze podpisana, ponieważ po stronie ZMPSiS pozostało jej zatwierdzenie przez Ministerstwo Skarbu Państwa.

(dowód: akta kontroli str. 1260)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Minister SP, pełniąc funkcję nadzoru nad realizacją inwestycji Terminal w Świnoujściu, nie dokonał pełnej i merytorycznej analizy projektu zmiany przepisów, wpływających bezpośrednio na trwający proces budowy terminalu LNG.

Pomimo otrzymania projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, wskazującego w swym uzasadnieniu i w *Ocenie Skutków Regulacji* na fakt rozszerzenia zakresu nadzoru TDT, Minister SP nie zajął żadnego stanowiska wobec tego projektu i nie dokonał analizy, czy będzie on miał wpływ na obowiązujący harmonogram realizacji inwestycji Terminal w Świnoujściu. Minister SP nie podjął działań w celu określenia skutków zmiany przepisów pod względem terminu realizacji oraz pod względem finansowym (koszty związane z ewentualnym dodatkowym nadzorem). Stało się tak w wyniku nierzetelnej analizy treści projektu ww. rozporządzenia oraz braku należytej staranności w ocenie właściwości merytorycznej komórek organizacyjnych ministerstwa, według których należało zadekretować ten projekt. Nie można zgodzić się z twierdzeniem Wicedyrektor Biura Ministra Izabeli Anulewicz, że pobieżna lektura projektu nie wskazywała, że może on mieć związek z inwestycją budowy Terminalu LNG. W projekcie rozporządzenia, liczącym 5 stron, wielokrotnie występowała nazwa „zbiorniki LNG”, a na pierwszej stronie uzasadnienia do tego projektu wśród rodzajów zbiorników, których rozporządzenie dotyczyło, wymieniono „urządzenia techniczne jakimi są zbiorniki magazynowe LNG na terenie portów morskich”.

Niedokonanie analizy w zakresie wpływu zmiany przepisów na tempo prac budowlanych w Terminalu w Świnoujściu spowodowało niepodjęcie w odpowiednim czasie działań zapobiegającym negatywnemu wpływowi tego czynnika na przebieg inwestycji. W efekcie, GRI wystąpił z roszczeniami i wykorzystywał wydanie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 15 lipca 2011 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych*²⁹ jako podstawę do swojego wniosku o przedłużenie terminu realizacji inwestycji. GRI uznał tę zmianę przepisów jako rozszerzenie zakresu nadzoru technicznego w porównaniu do zakładanego na etapie składania oferty, a zgodnie z zapisami zawartej umowy, w przypadku zmiany prawa, która była nieprzewidywalna na dzień złożenia oferty GRI oraz wymagała od GRI zmiany w pracach, uprawniała ona GRI do żądania zwrotu dodatkowego kosztu lub uwzględnienia zmian w umowie, niezbędnych ze względu na zmianę prawa. W listopadzie 2012 r. GRI zgłosił w stosunku do PLNG roszczenia dotyczące zwiększonego zakresu obowiązkowego dozoru technicznego sprawowanego przez TDT. GRI żądał z tego tytułu zwrotu dodatkowych kosztów oraz przedłużenia czasu realizacji nawet o okres około 9 miesięcy (licząc od czerwca 2014 r.).

²⁹ Dz. U. Nr 156 poz. 932.

2. Minister SP działał z nienależytą starannością wobec powziętej wiedzy o sporze GRI z TDT, co – zdaniem NIK – powodowało opóźnienie realizacji projektu PSK Terminal. Minister SP, dysponując od grudnia 2012 r. informacją o ww. sporze oraz o jego wpływie na termin realizacji inwestycji, podjął działania w celu rozwiązania sporu dopiero po otrzymaniu pisma (z dnia 21 czerwca 2013 r.) od PLNG z prośbą o pomoc w sprawie eliminacji rozbieżności oraz wypracowanie ostatecznego i spójnego stanowiska organów administracji w celu określenia granic dozoru technicznego sprawowanego przez TDT. Dalsze działania prowadzone były także bez należytej staranności, ponieważ mimo – jak stwierdził Minister SP – wypracowania w dniu 3 lipca 2013 r. na szczepku odpowiednich organów administracji rządowej wspólnej interpretacji przepisów w odniesieniu do inwestycji Terminal w Świnoujściu, nie przekazano bezzwłocznie tej interpretacji podmiotom realizującym inwestycję (ani inwestorowi, ani wykonawcy). Do zakończenia kontroli spór między GRI i TDT nie był rozstrzygnięty i stwarzał coraz większe zagrożenie dla oddania Terminalu w Świnoujściu do użytkowania do końca 2014 r.

Komitet Sterujący do spraw Projektu Terminal LNG w Świnoujściu

Opis stanu faktycznego

Zadaniem powołanego przez Prezesa Rady Ministrów Komitetu Sterującego było zapewnienie koordynacji działań organów administracji rządowej oraz ich współdziałania z organami samorządu terytorialnego i innymi podmiotami uczestniczącymi w realizacji projektu Terminal w Świnoujściu oraz opracowywanie propozycji działań mających na celu realizację ww. zadania. Przewodniczącym Komitetu Sterującego został ustanowiony Minister SP, do którego zadań należało m.in. zwoływanie posiedzeń Komitetu Sterującego i przewodniczenie jego posiedzeniom. W skład Komitetu Sterującego wchodził przedstawiciel Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Ministra Gospodarki, Ministra Infrastruktury, Ministra SP, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Spraw Zagranicznych, Ministra Środowiska, a także Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, Prezes Urzędu Zamówień Publicznych, Dyrektor Generalny Lasów Państwowych, Wojewoda Zachodniopomorski, Prezydent Miasta Świnoujście, Prezesi Zarządów Spółek: ENEA SA, Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. w Świnoujściu, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Gaz-System, PGNiG SA, PLNG oraz dyrektor komórki organizacyjnej MSP właściwej w zakresie nadzoru nad spółkami sektora gazowego³⁰. Stosownie do § 9 ww. zarządzenia powołującego Komitet Sterujący, został on powołany na okres nie dłuższy niż do dnia uzyskania wszystkich niezbędnych pozwoleń koniecznych do uruchomienia przemysłowej eksploatacji terminalu.

Do dnia zakończenia badań kontrolnych NIK Komitet Sterujący nie podjął działalności, ponieważ Minister SP nie zwołał żadnego posiedzenia. Według notatki Departamentu Projektów Strategicznych (DPS), w dniu 8 lutego 2013 r. Minister SP zaakceptował rekomendację DPS (w kontekście zakończenia projektów składowych: Falochron i Nabrzeże) dotyczącą podjęcia działań zmierzających do uchylecia zarządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 listopada 2008 r. Na moment sporządzenia notatki (20 września 2013 r.) odpowiedni projekt zarządzenia był po uzgodnieniach międzyresortowych i czekał na decyzję o skierowaniu pod obrady Komitetu Stałego Rady Ministrów.

³⁰ Departament Nadzoru i Prywatyzacji I do dnia 5 października 2010 r., Departament Spółek Kluczowych od dnia 5 października 2010 r. do dnia 13 kwietnia 2012 r., Departament Projektów Strategicznych od dnia 13 kwietnia 2012 r. do dnia 8 października 2013 r. i Departament Spółek Kluczowych od dnia 8 października 2013 r.

Pan Mikołaj Budzanowski, pełniący funkcję Ministra SP w okresie od 18 listopada 2011 r. do 24 kwietnia 2013 r., nie udzielił wyjaśnień o przyczyny niezwoływania w tym okresie posiedzeń Komitetu Sterującego. Minister SP Włodzimierz Karpiński wyjaśnił³¹, że obowiązki i kompetencje koordynatora w zakresie budowy Terminalu w Świnoujściu po wejściu w życie *ustawy o terminalu LNG* pełnił GAZ-SYSTEM SA, który w tym celu powołał Komitet Wykonawczy, a protokoły z posiedzeń Komitetu Wykonawczego były przekazywane Ministrowi SP. Innym instrumentem koordynacji, według wyjaśnień Ministra SP, były spotkania statusowe organizowane przez GAZ-SYSTEM SA jako koordynatora, których celem było m.in. omówienie spraw wpływających na przebieg poszczególnych projektów związanych z budową Terminalu w Świnoujściu oraz wspólnych kwestii na styku między projektami składowymi.

(dowód: akta kontroli str. 179-183 i 1237-1238)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Minister SP nie wykorzystał Komitetu Sterującego jako narzędzia rozwiązywania narastających problemów z terminową realizacją przedsięwzięcia Terminal w Świnoujściu oraz sprawnej koordynacji między podmiotami uczestniczącymi w tym przedsięwzięciu (zwłaszcza na szczeblu administracji rządowej). NIK nie podziela przy tym argumentacji, że istniały inne równorzędne narzędzia koordynacji działań, zastępujące funkcje Komitetu Sterującego. Faktycznie, GAZ-SYSTEM SA został wskazany w *ustawie o terminalu LNG* jako koordynator przebiegu realizacji inwestycji w zakresie Terminalu w Świnoujściu (art. 2 ust. 3), jednak zakres kompetencji tej spółki dotyczył działań na poziomie podmiotów realizujących poszczególne inwestycje składowe oraz przygotowywania raportów i rekomendacji działań usprawniających proces realizacji ww. inwestycji. Natomiast celem Komitetu Sterującego, wskazanym w *zarządzeniu Prezesa Rady Ministrów nr 125 z 15 listopada 2008 r.*, była koordynacja działań organów administracji rządowej oraz ich współdziałania z organami samorządu terytorialnego i innymi podmiotami uczestniczącymi w realizacji projektu Terminal w Świnoujściu. GAZ-SYSTEM SA nie miał żadnych uprawnień, aby rozstrzygać spory między podmiotami zaangażowanymi w inwestycję Terminal w Świnoujściu, a także nie miał jakiegokolwiek możliwości dokonywać ustaleń na szczeblu administracji rządowej. Można przyjąć za uzasadnione pozostawienie większości ustaleń i uzgodnień Komitetowi Wykonawczemu, jednak w sytuacji gdy wymagana była interwencja na szczeblu urzędów centralnych administracji państwowej, celowe było zaangażowanie się w to Ministra SP, który sprawował nadzór nad zgodnym z zatwierdzonym harmonogramem przebiegiem inwestycji, a narzędziem w tym celu mógł być Komitet Sterujący. NIK zauważa, że już od początku 2012 r. występowały odstępstwa od zaakceptowanego przez Ministra SP harmonogramu, a od co najmniej początku 2013 r. występował spór kompetencyjny między GRI a TDT (kwestia ta została przedstawiona powyżej w pkt. 1 wystąpienia), wymagający od organów administracji rządowej zajęcia spójnego stanowiska w sprawie interpretacji przepisów zarówno o dozorcze technicznym, jak i dyrektywie PED. Na potrzebę koordynacji działań i współdziałania z organami samorządu terytorialnego wskazują też ustalenia kontroli w PLNG, która wykazała przedłużające się spory PLNG z władzami Świnoujścia dotyczące przebudowy dróg dojazdowych do Terminalu w Świnoujściu.

NIK zauważa ponadto, że wyjaśnienia udzielone w trakcie kontroli potwierdzają, że obecność przedstawiciela MSP na posiedzeniach Komitetu Wykonawczego miała

³¹ Pismo znak BK-BL-0911-1/13 (BK/1689/13) z dnia 3 grudnia 2013 r.

na celu jedynie pozyskanie informacji o realizacji projektu, co wskazuje iż nie mógł on zastąpić Komitetu Sterującego.

Udział przedstawiciela MSP w pracach Komitetu Wykonawczego

Opis stanu
faktycznego

Od października 2010 r., na podstawie *Porozumienia o współpracy* zawartego przez partnerów inwestycji Terminal w Świnoujściu (PLNG, GAZ-SYSTEM, ZMPsiŚ i Urząd Morski w Szczecinie), działa Komitet Wykonawczy Projektu Budowy Terminalu w Świnoujściu³². W skład KW weszli prezesi spółek realizujących projekty składowe inwestycji, kierownicy projektów składowych, a także przedstawiciele MSP oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora DSK Michała Gołębiowski³³, w pracach KW ze strony MSP brały udział osoby każdorazowo wskazywane przez Ministra SP (po wpłynięciu zaproszenia). W dniu 21 stycznia 2013 r. Minister SP udzielił stałego upoważnienia do udziału w pracach KW pracownikowi DPS Adamowi Olczykowi. Przedstawiciel Ministra SP w KW w okresie od 1 stycznia do 30 września 2013 r. sporządził dla Ministra SP 9 notatek, które dotyczyły m.in. konfliktu pomiędzy TDT a GRI, kwestii oczyszczenia basenu portu zewnętrznego w Świnoujściu, negocjacji aneksu do kontraktu na budowę Terminalu LNG, zatwierdzenia zaktualizowanego harmonogramu skonsolidowanego projektu budowy Terminalu w Świnoujściu oraz konieczności renegocjacji kontraktu na dostawy gazu pomiędzy PGNiG SA i Qatargas w zakresie zmiany terminu rozpoczęcia realizacji lub miejsca dostaw.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora DSK Michała Gołębiowskiego wynika, że Minister SP nie wyznaczał swoim przedstawicielom na poszczególne posiedzenia KW konkretnych zadań czy wskazówek. Według tych wyjaśnień³⁴, celem obecności przedstawiciela MSP na posiedzeniach Komitetu było uzyskiwanie informacji na temat realizacji projektu i wspieranie wypracowywanych między partnerami na zasadzie jednomyślności rozstrzygnięć.

Do końca listopada 2013 r. Komitet odbył 15 posiedzeń. Przedstawiciel Ministra SP był nieobecny na 6 posiedzeniach KW (w dniach 25 października 2010 r., 9 listopada 2011 r. i 20 grudnia 2011 r., 17 kwietnia 2012 r., 14 czerwca 2012 r. i 20 listopada 2012 r.). Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora DSK Marcina Majeranowskiego³⁵, obecność przedstawiciela MSP na posiedzeniach Komitetu Wykonawczego ma charakter fakultatywny, Minister SP posiadał pełną wiedzę o sytuacji w projekcie i tematyce posiedzeń.

Najważniejsze sprawy, którymi zajmował się KW to:

- aktualizacja harmonogramów projektów składowych i harmonogramu skonsolidowanego (w czerwcu 2011 r. i w pierwszej połowie 2012 r.),
- opóźnienie w realizacji Projektu Składowego Nadbrzeże³⁶ i ich wpływ na prace prowadzone w PSk Terminal (II połowa 2012 r.),
- uzgodnienia pomiędzy Urzędem Morskim w Świnoujściu³⁷ a Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście,
- włączenie do procesu koordynacji zadań związanych z uzyskaniem Pełnej Zdolności Eksploatacyjnej³⁸,

³² Dalej: Komitet Wykonawczy lub KW.

³³ Pismo znak: MSP/DSP/1854/13 z 9 października 2013 r.

³⁴ Pismo znak MSP/DSK/32/13 z dnia 21 października 2013 r.

³⁵ Pismo znak MSP/DPS/541/13 z dnia 19 grudnia 2013 r.

³⁶ dalej: PSk Nadbrzeże.

³⁷ dalej: UMS.

³⁸ dalej: PZE.

- analiza przyczyn zamulania akwenu,
- koordynacja pomiędzy PLNG a ZMPSiŚ ustaleń w zakresie możliwości szybszego niż wynikający z harmonogramu terminu przekazania frontu robót dla wykonania przez ZMPSiŚ prac w zakresie interfejsu elektroenergetycznego,
- przygotowania i prowadzenia prac polegających na oczyszczeniu z materiałów niebezpiecznych portu zewnętrznego (realizacja UMS i ZMPSiŚ),
- ustalenie zasad postępowania na wypadek potrzeby realizacji robót dodatkowych, które nie zostały uwzględnione w projektach składowych,
- zapewnienie czystości komór przeciw pożarowych na platformie technologicznej w sposób spełniający wymagania dotyczące czystości wody do celów przeciwpożarowych,
- zaopiniowanie zmiany Harmonogramu Skonsolidowanego Projektu Budowy Terminalu LNG (wrzesień 2013).

Uzgodnienia pomiędzy partnerami oraz zalecenia KW (rekomendacje) zapisywane były w postaci listy ustaleń i podlegały monitorowaniu. Wynik monitorowania był przekazywany Ministrowi SP jako sekcja *Raportu miesięcznego*.

(dowód: akta kontroli str. 179-184, 228-231, 363-439 i 894-895, 1143-1145)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Wykonywanie obowiązku uczestnictwa przedstawiciela MSP w pracach Komitetu Wykonawczego było nierzetelne. Ocena ta dotyczy lat 2011-2012, gdy w MSP nie określono zasad reprezentowania MSP w KW, a przedstawiciele MSP wielokrotnie byli nieobecni (w latach 2011-2012 na 9 odbytych posiedzeń przedstawiciel MSP nie uczestniczył w 5). W ocenie tej NIK wzięła pod uwagę, że w kontrolowanym okresie występowały nieprawidłowości w realizacji inwestycji Terminal w Świnoujściu, w tym spory pomiędzy poszczególnymi uczestnikami tego procesu, a Minister SP nie wykorzystywał innych narzędzi sprawowania nadzoru nad tą inwestycją (np. nie zwoływał Komitetu Sterującego).

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zakresie przedstawionym w pkt. 1 wystąpienia.

2. Zatwierdzenie przez Ministra SP zaktualizowanego Harmonogramu Skonsolidowanego

Opis stanu
faktycznego

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne NIK z dnia 2 kwietnia 2013 r.³⁹, w którym wnioskowano o *podjęcie działań w celu zaktualizowania Harmonogramu skonsolidowanego – budowa terminalu w części realizacji projektu składowego Budowa gazociągu Świnoujście-Szczecin i zapewnienie terminowej realizacji tego zadania*⁴⁰, Podsekretarz Stanu Paweł Tamborski stwierdził, iż z *Raportu miesięcznego* za marzec 2013 r. wynikało, że w całości zrealizowane zostały dwa Projekty Składowe, tj. Falochron (realizowany przez UMS) i Nadbrzeże (ZMPSiŚ). Według Podsekretarza Stanu w MSP Pawła Tamborskiego brak aktualizacji

³⁹ Pismo znak: KGP-4101-06-02/2012.

⁴⁰ Harmonogram inwestycji Terminal w Świnoujściu w rozumieniu art. 2 ust. 3 pkt 1 oraz art. 2 ust. 4 ustawy o terminalu LNG; dalej: Harmonogram Skonsolidowany.

Harmonogramu Skonsolidowanego nie miał negatywnego wpływu na realizację inwestycji. Jednak w celu dopełnienia wymogów formalnych w dniu 20 marca 2013 r. na posiedzeniu KW GAZ-SYSTEM SA poinformował uczestników realizujących poszczególne zadania z zakresu Terminalu w Świnoujściu o potrzebie przeprowadzenia aktualizacji Harmonogramu Skonsolidowanego.

(dowód: akta kontroli str. 501-534)

Z *Raportów miesięcznych* za maj i czerwiec 2013 r. wynikało, że zakończenie całości projektu w terminie do końca 2014 r. jest mało prawdopodobne. Czas potrzebny na ukończenie robót budowlano-konstrukcyjnych oszacowano na 17-18 miesięcy. Przy założeniu, że zakończenie robót nastąpiłoby w listopadzie 2014 r., można było oczekiwać osiągnięcia PZE w II kwartale 2015 r. Ponadto w notatce ze spotkań PLNG z GRI przekazanej do MSP przy piśmie z 22 lipca 2013 r. stwierdzono m.in., że „[...]”.⁴¹

W *Raporcie miesięcznym* za lipiec 2013 r. stwierdzono m.in., że Kierownik PSk Terminal określił w czasie posiedzenia KW w lipcu 2013 r. opóźnienie w poszczególnych obszarach od 6 do 14 miesięcy. Na tej podstawie przyjęto, iż zakończenie projektu w terminie do końca 2014 r. jest mało prawdopodobne. Najbardziej prawdopodobnym terminem osiągnięcia PZE był drugi kwartał 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 535-651)

Według oceny GAZ-SYSTEM SA⁴² możliwe były 3 scenariusze: „[...]”.⁴³

(dowód: akta kontroli str. 652-708)

W dniu 2 września 2013 r. KW pozytywnie zaopiniował zmienione harmonogramy składowe PSk Gazociąg oraz PSk Terminal, zawierające zmienione daty ich ukończenia (odpowiednio 15 listopada 2013 r. oraz 31 grudnia 2014 r.). Równocześnie KW zaakceptował zaktualizowany Harmonogram Skonsolidowany, który uwzględniał zmiany ww. harmonogramów składowych oraz wprowadzał dodatkowe zadania wynikające z opracowanej listy zadań niezbędnych dla osiągnięcia PZE. Zaktualizowany harmonogram PSk Terminal obejmował przesunięcie terminu oddania instalacji do użytkowania o 6 miesięcy, tj. do 31 grudnia 2014 r. Kluczowe terminy nowego harmonogramu to:

8 października 2014 r. – uzyskanie zgody na użytkowanie,

9 października 2014 r. – wpłynięcie pierwszego statku z ładunkiem LNG na potrzeby uruchomienia instalacji,

31 grudnia 2014 r. – oddanie do użytkowania.

(dowód: akta kontroli str. 5-32, 34-49 i 571)

– Firma.⁴⁴

⁴¹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie szczegółowych ustaleń dotyczących realizacji inwestycji. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁴² Na podstawie opracowania: *Działania Gaz-System w związku ze stanem realizacji projektu Budowy terminalu LNG w Świnoujściu* przekazanego do MSP przy piśmie znak: RP.001.20.2013/1 z dnia 24 lipca 2013 r.

⁴³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie szczegółowych scenariuszy działań dotyczących realizacji inwestycji. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁴⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy podmiotów gospodarczych oraz szczegółowych elementów przedstawionej opinii dotyczącej realizacji budowy terminalu LNG. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

(dowód: akta kontroli str. 12-23)

WS Atkins – Polska sp. z o.o. w dokumencie *Opinia WS Atkins – Polska na temat Harmonogramu Re-baseline do Aneksu do Umowy* (dotyczyła harmonogramu PSk Terminal) ocenił ww. harmonogram jako „stanowiący duże wyzwanie, ale możliwy”.

(dowód: akta kontroli str. 12-23)

We wniosku KW z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie zaopiniowania zmiany Harmonogramu Skonsolidowanego stwierdzono m.in., że „niezależnie od słabości harmonogramu Projektu Składowego Terminal oraz poważnych ryzyk związanych z jego realizacją, a także niezależnie od wynikającego z tego niedoprecyzowania w Harmonogramie Skonsolidowanym niektórych terminów, w szczególności dotyczących zadań prowadzących do uzyskania PZE, zatwierdzenie Harmonogramu Skonsolidowanego w obecnym kształcie w znaczący sposób pozytywnie wpływa na planowanie zadań inwestycji z zakresu terminalu, koordynację oraz monitorowanie wykonywania zadań i raportowanie”. Pozytywnie zaopiniowany przez KW w dniu 2 września 2013 r. Harmonogram Skonsolidowany został przedłożony do zaakceptowania Ministrowi SP. W notatce z wnioskiem o podjęcie decyzji dla Ministra SP⁴⁵ w sprawie *zatwierdzenia zaktualizowanego Harmonogramu Skonsolidowanego Projektu Budowy Terminalu LNG w Świnoujściu* DSP rekomendował zatwierdzenie powyższego Harmonogramu z jednoczesnym zobowiązaniem GAZ-SYSTEM-u do wzmocnienia nadzoru nad projektem. Jednocześnie stwierdzono, że przedstawiony zaktualizowany Harmonogram Skonsolidowany nie zawierał wyeksponowanych dwóch nowych Kluczowych Kamieni Milowych (zawartych w umowie PLNG z wykonawcą PSk Terminal – tzw. „KKM 15 listopada 2013 r.” oraz „KKM 15 kwietnia 2014 r.”), wprowadzonych do umowy PLNG z GRI, których osiągnięcie miało uprawdopodobnić zakładany termin zakończenia projektu i miało być podstawą do wypłaty części dodatkowego wynagrodzenia. Nowy Harmonogram Skonsolidowany został zatwierdzony przez Ministra SP w dniu 10 września 2013 r. Jednocześnie Minister SP zobowiązał GAZ-SYSTEM jako Koordynatora projektu do uzyskania niezbędnych narzędzi efektywnego nadzoru, jak też podjęcia koniecznych kroków celem zapewnienia realizacji harmonogramu. O efektach powyższych działań GAZ-SYSTEM miał powiadomić Ministra SP w terminie miesiąca od zatwierdzenia harmonogramu.

(dowód: akta kontroli str. 5-11 i 47-50)

Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora DSP Michał Gołębiowski⁴⁶, zapisy aneksu do kontraktu na realizację Terminalu LNG umożliwiają efektywne monitorowanie realizacji nowego harmonogramu i egzekwowanie prac (poprzez nowe penalizowane kamienie milowe, transze dodatkowego wynagrodzenia płatne w zależności od postępu prac, w tym znaczna część dopiero po uruchomieniu instalacji). Przedłużony został również okres gwarancji, rękojmi oraz asysty eksploatacyjnej. Przyjęty w harmonogramie termin oddania terminalu do eksploatacji jest najbardziej odległym i możliwym do zaakceptowania z punktu widzenia zobowiązań kontraktowych spółek PLNG (umowa regazyfikacyjna z PGNiG SA) oraz PGNiG SA (tzw. kontrakt katarski). Osiągnięcie przez Terminal w Świnoujściu zdolności do odbioru dostaw gazu LNG w terminie po 31 grudnia 2014 r. wiązałoby się z wysokimi kosztami dla spółek Skarbu Państwa, związanymi z karami umownymi lub koniecznością dokonania płatności za nieodebrany gaz.

(dowód: akta kontroli str. 228-231)

⁴⁵ Pismo znak: DPS/1686/2013 z 6 września 2013 r.

⁴⁶ Pismo znak: MSP/DPS/1854/13 z 9 października 2013 r.

Przedstawiciel MSP w KW Adam Olczyk wyjaśnił⁴⁷, że podczas posiedzenia KW w dniu 2 września 2013 r. głosował za podjęciem uchwały w sprawie zaopiniowania zmiany Harmonogramu Skonsolidowanego oraz rekomendował Ministrowi SP zatwierdzenie ww. harmonogramu, ponieważ było to działanie w interesie projektu oraz spółek Skarbu Państwa (PLNG i PGNiG SA). Nowy harmonogram w kontekście projektowym urealniał monitorowanie i nadzór nad realizacją inwestycji (poprzedni był od wielu miesięcy nieaktualny, co utrudniało ocenę stopnia zaawansowania projektu), miał też mobilizować GRI do przyspieszenia prac. Biorąc pod uwagę dobro spółek, przyjęte w Harmonogramie Skonsolidowanym terminy pozwalały dotrzymać im zobowiązania kontraktowe. Decyzja w sprawie zaopiniowania Harmonogramu Komitetu Wykonawczego zapadła jednomyślnie.

(dowód: akta kontroli str. 709-712)

Według wyjaśnień Ministra SP Włodzimierza Karpińskiego⁴⁸, decyzja o zatwierdzeniu nowego Harmonogramu Skonsolidowanego została podjęta na podstawie informacji dotyczących przebiegu inwestycji, powziętych m.in. z wniosków z audytu inwestycji budowy terminalu, jej ówczesnego zaawansowania oraz przyczyn opóźnień, a także ustalonych i zawartych w aneksie do umowy pomiędzy GRI i PLNG w sprawie budowy terminalu sposobów zintensyfikowania prac. Przeprowadzony audyt inwestycji wykazał również, że najszybsze zawarcie aneksu do umowy na budowę terminalu, którego częścią jest nowy harmonogram z terminem oddania obiektu do użytkowania przed końcem 2014 r., jest jedyną realną opcją postępowania, umożliwiającą aktywne zarządzanie kontraktem i projektem w celu zabezpieczenia oddania terminalu do końca 2014 r. Ponadto, obowiązujący wcześniej harmonogram był na tyle nieaktualny, że uniemożliwiał wykonanie realnego nadzoru nad projektem i ocenę postępu prac.

W aneksie z dnia 10 września 2013 r. do umowy na budowę Terminalu LNG wprowadzono, w celu monitorowania realizacji zapisów aneksu, nowe Kluczowe Kamienie Milowe (przypadające na 15 listopada 2013 r. i 15 kwietnia 2014 r.), których nieosiągnięcie w terminie miało skutkować obowiązkiem zapłaty kar umownych.

(dowód: akta kontroli str. 713-716)

W odpowiedzi na pismo Ministra SP z 10 września 2013 r. GAZ-SYSTEM poinformował, że w dniu 19 września 2013 r. wystąpił do partnerów realizujących inwestycję dotyczącą budowy Terminalu w Świnoujściu z informacją o konieczności podjęcia działań zmierzających do zapewnienia realizacji zatwierdzonego przez Ministra SP Harmonogramu Skonsolidowanego. Działania te obejmować miały: dokonanie przeglądu ryzyk projektowych, uzupełnienie raportu Stanu Projektu Składowego o sekcję informującą o realizacji zadań z zakresu PZE, doprecyzowanie prac związanych z odbiorami i uzyskiwaniem pozwoleń w projekcie składowym Terminal LNG oraz dokonanie powiązań pomiędzy zadaniami. Ponadto GAZ-SYSTEM stwierdził, iż o wszystkich realizowanych działaniach w zakresie, o którym mowa w piśmie Ministra SP z 10 września 2013 r. będzie informować na bieżąco w kolejnych *Raportach miesięcznych* w sekcji współpraca stron.

(dowód: akta kontroli str. 717-741)

Harmonogram Skonsolidowany, zatwierdzony przez Ministra SP w dniu 10 września 2013 r., przewidywał na uzyskanie pozwolenia na użytkowanie Terminalu LNG okres od 1 do 8 października 2014 r., natomiast według art. 17 ust. 2 *ustawy o terminalu LNG* Wojewoda zobowiązany jest przeprowadzić obowiązkową kontrolę

⁴⁷ Pismo znak: MSP/DPS/1855/13 z 9 października 2013 r.

⁴⁸ Pismo znak: BK-BL-0911-1/13 (BK/1433/13) z 14 października 2013 r.

oraz wydać decyzję w przedmiocie pozwolenia na użytkowanie w terminie miesiąca od dnia zgłoszenia inwestycji do odbioru w rozumieniu Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str.34 – 46, 50)

Zadanie „Złożenie wniosku do UMS o ogłoszenie obiektu portowego obejmującego nabrzeże terminalu LNG” (poz. 4152 w Harmonogramie Skonsolidowanym) zaplanowano na dzień 5 sierpnia 2013 r., natomiast zadanie „Istnieje obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie ogłaszające obiekt portowy obejmujący nabrzeże terminalu LNG” (poz. 4154), które powinno być poprzedzone wnioskiem z poz. 4152, zaplanowano na 15 maja 2013 r. Zadanie określone w poz. 4154 Harmonogramu Skonsolidowanego do dnia 22 października 2013 r. nie zostało wykonane, gdyż Urząd Morski w Szczecinie oczekiwał od PLNG uzupełnienia wniosku o ogłoszenie obiektu portowego (poz. 4152) o nazwę obiektu portowego i nazwę operatora obiektu portowego. Data wykonania zadania zostanie zaktualizowana – według deklaracji GAZ-SYSTEM – po uzupełnieniu przez PLNG wniosku o brakujące informacje. Przed publikacją obwieszczenia nie jest możliwe wykonanie działań wynikających z Kodeksu ISPS⁴⁹, ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich⁵⁰ oraz ustawy o ochronie osób i mienia⁵¹, które przewidują m.in.: sporządzenie oceny stanu ochrony obiektu portowego i planu ochrony obiektu portowego⁵². Według raportu sporządzonego przez DET NORSKE VERITAS POLAND Sp. z o.o. „Urząd Morski w Szczecinie szacuje czas wymagany do zakończenia procedur związanych z uzyskaniem poświadczenia zgodności dla obiektu portowego i aktualizacją dokumentacji całego portu na ok. 6 miesięcy”.

(dowód: akta kontroli str.40, 255, 260)

W Harmonogramie Skonsolidowanym, zatwierdzonym przez Ministra SP w dniu 10 września 2013 r., wskazano 6 zadań z datą ich wykonania wcześniejszą niż data opracowania tego harmonogramu, mimo, że zadania te nie zostały na moment zatwierdzenia Harmonogramu Skonsolidowanego wykonane. Dotyczyło to, poza ww. zadaniami wskazanymi w poz. 4152 i 4154 Harmonogramu Skonsolidowanego, także zadań:

- poz. 4158 „Sporządzenie oceny stanu ochrony obiektu portowego dla terminalu LNG” – termin wykonania 9 sierpnia 2013 r.,
- poz. 4168 „Sporządzenie aktualizacji oceny stanu ochrony portu Świnoujście obejmującego nabrzeże terminalu LNG” – 27 czerwca 2013 r.,
- poz. 4170 „Dokonanie uzgodnień i uzyskanie decyzji administracyjnej o zatwierdzeniu zaktualizowanej oceny stanu ochrony portu Świnoujście” – 11 lipca 2013 r.
- poz. 4196 „Zawarcie umowy dzierżawy (wybudowanych elementów infrastruktury portowej) nabrzeża” – 13 sierpnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str.40, 260)

Zadanie zakończenia i odebrania prac związanych z instalacją systemu nawigacyjno-pilotowo-dokującego (poz. 4371) miało termin zakończenia do dnia 22 lipca 2014 r., a przekazanie „frontu robót” pod instalację tego systemu (poz.4369) przewidziano na dzień 15 września 2014 r. Wykonawca systemu nawigacyjno-

⁴⁹ Międzynarodowy kodeks dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów-Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), zwany dalej "Kodeksem ISPS".

⁵⁰ Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055 ze zm.).

⁵¹ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 ze zm.).

⁵² Art. 21 ust 7 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich.

pilotowo-dokującego przewidywał, że na tę instalację potrzebuje ok. 3 miesięcy w okresie wiosenno-letnim i ok. 6 miesięcy w okresie jesienno-zimowym.

(dowód: akta kontroli str.34, 43, 255)

Ponadto, w części Harmonogramu Skonsolidowanego „Realizacja zadań prowadzących do uzyskania Pełnej Zdolności Eksploatacyjnej” wszystkie zadania w zakresie „Terminal LNG: obszar prawny” (od poz. 4401 do poz. 4451) wskazywały identyczny termin ich rozpoczęcia (4 lipca 2013 r.) oraz zakończenia (15 września 2014 r., za wyjątkiem poz. 4441 oraz 4447 – gdzie termin zakończenia określono na 31 grudnia 2014 r.), mimo, że poszczególne zadania są uwarunkowane zakończeniem innych z wymienionych tu zadań. Np. złożenie wniosku o pozwolenie na użytkowanie Terminalu LNG – część lądowa – poz. 4411 zaplanowano do dnia 15 września 2014 r. i do tej samej daty ustalono termin uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie tej części Terminalu LNG (poz. 4413), a w poz. 4417 zaplanowano zgłoszenie zakładu do Państwowej Straży Pożarnej i wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska z tą samą końcową datą realizacji, choć art. 56 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*⁵³ przewiduje uprzednie zawiadomienie o zakończeniu budowy i zamiarze przystąpienia do jego użytkowania Państwowej Inspekcji Sanitarnej i PSP⁵⁴, które mają 14 dni na zgłoszenie sprzeciwu lub uwag.

W Harmonogramie Skonsolidowanym wskazano jako termin rozpoczęcia wszystkich zadań, wymienionych od poz. 4401 do poz. 4451, dzień 4 lipca 2013 r., choć na dzień przedłożenia opracowania harmonogramu (2 września 2013 r.) stan zaawansowania wykonania każdego z tych zadań wynosił 0%, czyli nie były rozpoczęte.

(dowód: akta kontroli str.43-44)

Z kolei data uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie Terminalu LNG, podana w poz. 4413 Harmonogramu Skonsolidowanego (14 września 2014 r.) różni się od daty wskazanej w poz. 2535 (14 października 2014 r.). Poz. 2535 Harmonogramu Skonsolidowanego wskazywała zadanie „Uzyskanie pozwolenia na użytkowanie”, a poz. 2536 – „Pozwolenie na użytkowanie i przekazanie do eksploatacji”.

(dowód: akta kontroli str. 38 i 43)

Harmonogram Skonsolidowany nie zawierał części zadań lub etapów związanych z fazą zamykającą, które były wymienione w poprzednim Harmonogramie przedłożonym Ministrowi SP do zatwierdzenia (np. daty ukończenia prac montażowych w całym Terminalu LNG, terminów rozruchu rejonu pirsu, terminalu w części lądowej oraz zbiorników LNG).

(dowód: akta kontroli str. 34-46)

Część zadań w Harmonogramie Skonsolidowanym zaplanowano na okres wykraczający poza termin 31 grudnia 2014 r., w tym: wykonanie robót związanych z budową przyłącza ścieków technologicznych do awaryjnego systemu odprowadzania ścieków, tzw. SCV (poz. 458) – termin ukończenia zadania 28 lutego 2015 r., przebudowa układu drogowego ul. Ku Morzu (poz. 2538) – 11 stycznia 2017 r., organizacja jednostki straży pożarnej (poz. 2570) – 2 lutego 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 36, 38)

⁵³ Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 ze zm.

⁵⁴ Państwowa Straż Pożarna.

W Harmonogramie Skonsolidowanym z datą realizacji do 15 września 2014 r. zaplanowano: złożenie wniosku o pozwolenie na użytkowanie Terminalu LNG – część lądowa (poz. 4411), uzyskanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie tej części terminalu (poz. 4413), zgłoszenie zakładu do Państwowej Straży Pożarnej i wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska (poz. 4417). *Prawo budowlane* wymaga, by inwestor, w stosunku do którego nałożono obowiązek uzyskania pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego, zawiadomił, zgodnie z właściwością wynikającą z przepisów szczególnych, organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz Państwowej Straży Pożarnej o zakończeniu budowy obiektu budowlanego i zamiarze przystąpienia do jego użytkowania. Organy te zajmują stanowisko w sprawie zgodności wykonania obiektu budowlanego z projektem budowlanym. Niezajęcie przez nie stanowiska w terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia traktuje się jak niezgłoszenie sprzeciwu lub uwag (art. 56). Dopiero po wykonaniu działań przewidzianych w art. 56 inwestor może złożyć wniosek o udzielenie pozwolenia na użytkowanie, do którego musi dołączyć m.in. protokoły badań i sprawdzeń, inwentaryzację geodezyjną powykonawczą, oświadczenia o braku sprzeciwu lub uwag ze strony Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Państwowej Straży Pożarnej.

W Harmonogramie Skonsolidowanym skrócono fazę zamykającą o 123 dni (ponad połowę z dotychczas przewidzianego czasu) w stosunku do poprzedniego Harmonogramu bez posiadania analiz wskazujących na możliwość wykonania w tak skróconym czasie wszystkich niezbędnych czynności związanych z tą fazą.

(dowód: akta kontroli str. 43)

W kwestii, dlaczego Minister SP zatwierdził w dniu 10 września 2013 r. zaktualizowany Harmonogram Skonsolidowany, na podstawie art. 2 ust. 4 *ustawy o terminalu LNG*, mimo że zawierał on liczne błędy oraz nieprecyzyjnie wskazane terminy, a część zadań określono nierealnie pod względem wymaganego czasu wykonania poszczególnych zadań, Minister SP Włodzimierz Karpiński wyjaśnił⁵⁵, że Harmonogram Skonsolidowany jest narzędziem umożliwiającym i ułatwiającym zarządzanie projektem. Zmiany, zatwierdzone w dniu 10 września 2013 r., były efektem rozwiązań wypracowanych podczas spotkań z udziałem Koordynatora (GAZ-SYSTEM), wykonawcy i inwestora. Według wyjaśnień, „przy kilku tysiącach zadań, jakie składają się na Harmonogram Skonsolidowany, mogą zdarzyć się pomyłki czy niedoprecyzowania, zwłaszcza w odniesieniu do zadań odległych w czasie”. W ww. wyjaśnieniach Minister SP stwierdził ponadto, że Koordynator projektu, wobec braku wystarczających informacji w momencie sporządzania Harmonogramu Skonsolidowanego, pozwalających na ustalenie precyzyjnych dat, zaproponował wprowadzenie terminów orientacyjnych. Dla zadań, które mają termin rozpoczęcia 4 lipca 2013 r., wskazana data jest terminem zatwierdzenia Listy sprawdzającej PZE przez Komitet Wykonawczy, natomiast dla zadań kończących się 15 września 2014 r. jest to data o 3 tygodnie poprzedzająca planowaną pierwszą dostawę LNG do celów rozruchowych. Ponadto, według wyjaśnień, część terminów zadań zostanie zaktualizowana po przedstawieniu przez wykonawcę Terminalu LNG harmonogramu uzyskiwania pozwoleń i decyzji administracyjnych (według wyjaśnień Ministra SP GRI miał przedstawić taki harmonogram do końca listopada 2013 r., lecz z ustaleń kontroli NIK wynika, że co najmniej do końca 2013 r. nie wywiązał się z tego). Pełna aktualizacja Harmonogramu Skonsolidowanego przewidywana jest do końca I kwartału 2014 r. Według wyjaśnień Ministra SP, zadania zaplanowane na okres wykraczający poza termin 31 grudnia 2014 r., według deklaracji PLNG, „nie limitują uzyskania pozwolenia na użytkowanie”.

⁵⁵ Pismo znak BK-BL-0911-1/13 (BK/1689/13) z dnia 3 grudnia 2013 r.

Jedynym zadaniem, które mogłoby mieć wpływ na jego uzyskanie, jest zorganizowanie jednostki straży pożarnej, jednak w tym zakresie istnieje uzgodnienie pomiędzy PLNG a Wojewódzkim Komendantem Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie, że obsługa Terminalu LNG w okresie do zakończenia zadania budowy strażnicy będzie odbywała się z wykorzystaniem dotychczasowych sił i środków będących w dyspozycji lokalnej jednostki straży pożarnej w Świnoujściu.

W kwestii skrócenia fazy zamykającej o 123 dni Minister SP stwierdził, że „jak wynika z informacji przekazanej przez Koordynatora, większość zadań z fazy zamykającej została przeniesiona do fazy realizacyjnej” i w fazie zamykającej pozostały tylko 2 zadania: uzyskanie pozwolenia na użytkowanie i przekazanie do eksploatacji.

W kwestii, czy Minister SP dysponował przed zatwierdzeniem Harmonogramu Skonsolidowanego analizami wskazującymi, jaki jest faktyczny czas niezbędny do zrealizowania zadań prowadzących do uzyskania PZE (poz. 4401-4451 Harmonogramu) wyjaśnił, że na posiedzeniu Komitetu Wykonawczego w dniu 4 lipca 2013 r. Det Norske Veritas Poland sp. z o.o.⁵⁶ stwierdziło, że pełna realizacja zadań z Listy Sprawdzającej przewidywana jest na sierpień 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 1137-1144)

Z *Raportu miesięcznego* za kwiecień 2014 r. wynikało, że w dniu 22 kwietnia 2014 r. GRI przekazał do PLNG żądania dotyczące udzielenia dodatkowego czasu na zakończenie prac oraz pokrycie poniesionych strat i dodatkowych kosztów. Wraz z dokumentacją roszczeń do PLNG przekazane zostały dwie propozycje odnośnie nowego harmonogramu PSk Terminal, zakładające ukończenie prac do 14 maja lub 16 czerwca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1252-1253)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Minister SP działał z nienależytą starannością przy zatwierdzaniu we wrześniu 2013 r. Harmonogramu Skonsolidowanego. Minister SP zatwierdził Harmonogram bez dokonania weryfikacji jego wiarygodności oraz mimo zawartych w nim – stwierdzonych przez NIK – błędów, takich jak:

- przedstawienie części nierozpoczętych jeszcze zadań jako już rozpoczętych,
- niepodawanie faktycznych dat rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych zadań (np. w części Harmonogramu Skonsolidowanego „Realizacja zadań prowadzących do uzyskania Pełnej Zdolności Eksploatacyjnej” ujęto wszystkie 51 zadań z tą samą datą początkową, która nie była datą faktycznego rozpoczęcia poszczególnych zadań),
- brak części zadań lub etapów związanych z fazą zamykającą (np. ukończenie prac montażowych w całym Terminalu LNG, rozruchy rejonu pirsu, terminalu w części lądowej oraz zbiorników LNG),
- skrócenie fazy zamykającej o 123 dni bez wskazania sposobu wykonania w tak skróconym czasie wymaganych działań.

Nienależyta staranność działań Ministra SP polegała także na tym, że przy zatwierdzaniu zaktualizowanego Harmonogramu Skonsolidowanego oparto się co

⁵⁶ Spółka, której GAZ-SYSTEM SA zlecił usługi doradcze w zakresie przeprowadzenia procesu uzyskania PZE Terminalu w Świnoujściu.

prawda na opinii firm doradczych, lecz nie uwzględniono zawartych w tych opiniach wniosków dotyczących niezbędnych działań koniecznych, by ten harmonogram był możliwy do zrealizowania. Minister SP zatwierdził Harmonogram Skonsolidowany, choć wskazywane przez firmy doradcze niezbędne działania nie zostały w jakikolwiek sposób zagwarantowane ze strony wykonawcy Terminalu LNG (np. uregulowanie relacji GRI – TDT, zwiększenie postępu prac i w związku z tym wzmocnienie zespołu GRI, opracowanie i przedstawienie przez GRI planu prac zimą w celu wykazania, iż realne jest osiągnięcie wymaganego postępu prac w tym okresie, rozwiązanie zaległych problemów technicznych, ustanowienie doświadczonego kierownika technicznego ds. zbiorników LNG pełniącego swą rolę na budowie w pełnym wymiarze godzin, akceptacja ze strony GRI szczegółowej i bieżącej kontroli postępu prac). Dodatkowo, Harmonogram Skonsolidowany nie uwzględniał kwestii związanych z dokumentacją powykonawczą, a jak wskazywał WS Atkins dostarczenie takiej dokumentacji przez wykonawcę jest problemem występującym w wielu projektach.

Wobec ww. wad Harmonogramu Skonsolidowanego NIK ocenia, że nie stanowi on narzędzia sprawnego i wiarygodnego planowania i realizacji inwestycji Terminal w Świnoujściu. Potwierdzeniem oceny ww. harmonogramu jako mało wiarygodnego może być stwierdzenie Ministra SP, zawarte w wyjaśnieniach złożonych w trakcie kontroli, że Koordynator projektu, wobec braku wystarczających informacji w momencie sporządzania Harmonogramu Skonsolidowanego, pozwalających na ustalenie precyzyjnych dat, zaproponował wprowadzenie terminów orientacyjnych. Ustalenia kontroli nie pozwalają także na potwierdzenie opinii Ministra SP, że zadania zaplanowane na okres wykraczający poza termin 31 grudnia 2014 r. „nie limitują uzyskania pozwolenia na użytkowanie”. Przywołana przez Ministra SP deklaracja PLNG w tym zakresie nie stanowi jakiegokolwiek gwarancji, ponieważ decyzja o pozwoleniu na użytkowanie Terminalu w Świnoujściu należy do wojewody zachodniopomorskiego i jest uwarunkowana wcześniejszym uzyskaniem innych decyzji i uzgodnień. Wszelkie odstępstwa od pierwotnego planu działania czy też od projektu inwestycji zwiększają zagrożenie nieuzyskania ww. pozwolenia na użytkowanie w tak krótkim czasie, jaki zakłada Harmonogram Skonsolidowany. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że faza zamykająca została w Harmonogramie Skonsolidowanym przedstawiona bardzo ogólnikowo i prowizorycznie, a GRI nie wywiązał się dotąd z obowiązku przedstawienia szczegółowego harmonogramu tej fazy inwestycji.

Błądność Harmonogramu Skonsolidowanego potwierdza fakt, iż niemal natychmiast po jego zatwierdzeniu wystąpiły odstępstwa w realizacji zadań od założeń zawartych w Harmonogramie (np. mniejszy od zakładanego postęp prac budowlanych).

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Ministra SP w badanym obszarze.

Ocena częściowa

3. Działania podejmowane przez Ministra Skarbu Państwa w celu minimalizacji ryzyk związanych z realizacją inwestycji –Terminal w Świnoujściu

Opis stanu faktycznego

Minister SP w dniu 2 lipca 2013 r. zwrócił się do GAZ-SYSTEM o przekazanie do dnia 15 lipca 2013 r. wyczerpujących pisemnych informacji dotyczących: stanu zaawansowania prac związanych z budową Terminalu w Świnoujściu, aktualnego harmonogramu realizacji tych prac, zagrożeń mogących mieć wpływ na realizację harmonogramu, a także o przedstawienie stosownych rekomendacji co do dalszych

działań w zakresie realizacji powyższego przedsięwzięcia. W odpowiedzi GAZ-SYSTEM przedstawił raport pod nazwą „Ocena stanu zaawansowania prac w zakresie budowy Terminalu LNG w Świnoujściu oraz ocena procesu raportowania w stosunku do kluczowych interesariuszy”. Raport został przygotowany na podstawie umowy z dnia 5 lipca 2013 r. zawartej pomiędzy PLNG a konsorcjum firm: Ernst&Young Business Advisory sp. z o.o. i Wspólnicy Spółka Komandytowa oraz ILF Consulting Engineers Polska Spółka z o.o.. Według raportu, „[...]”.⁵⁷

(dowód: akta kontroli str. 797-864)

„[...]”.⁵⁸

(dowód: akta kontroli str. 811)

We wnioskach zawartych w notatkach informacyjnych z 31 maja 2013 r. oraz 18 czerwca 2013 r. dotyczących aktualnego stanu realizacji budowy Terminalu LNG, opracowanych przez DPS dla Ministra SP, stwierdzono, że oddanie Terminalu w Świnoujściu do użytkowania w 2014 r. wymaga dodatkowego zwiększenia sił i środków po stronie GRI co wiązało się z dodatkowymi kosztami. GAZ-SYSTEM powinien dokonać oceny możliwości i źródeł ich sfinansowania. Brak istotnego postępu na budowie terminalu, tj. takiego, który umożliwiłby przełamanie narastania opóźnień, jeszcze bardziej wskazuje na potrzebę renegotjacji kontraktu na dostawy gazu pomiędzy PGNiG SA i Qatargas w zakresie zmiany terminu rozpoczęcia realizacji lub miejsc dostaw, a podjęcie renegotjacji kontraktu ze stroną katarską będzie jednym z pierwszych zadań nowego zarządu PGNiG SA. Ponieważ ich rozpoczęcie powinny poprzedzić kontakty z kluczowymi osobami w Katarze w celu uzyskania ich akceptacji dla prowadzenia rozmów (na co wskazywał przebieg negocjacji z 2009 r.), zasadne byłoby – według notatek – wystosowanie do KPRM i MSZ wniosku w tej sprawie.

(dowód: akta kontroli str. 160-167)

„[...]”.⁵⁹

(dowód: akta kontroli str. 811)

W dniu 19 lipca 2013 r. w MSP odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli GAZ-SYSTEMU, PGNiG SA i PLNG dotyczące realizacji budowy Terminalu LNG i kontraktu katarskiego. Termin 30 grudnia 2014 r. został oceniony jako bardzo trudny do osiągnięcia, głównie ze względu na nierozstrzygnięty problem dotyczący zakresu dozoru technicznego realizowanego przez TDT i spodziewanych z tego tytułu przyszłych roszczeń GRI. Przedstawiciele PGNiG SA poinformowali o trwających pracach nad wypracowaniem propozycji strategii i taktyki negocjacyjnej w celu uelastycznienia zapisów kontraktu z Qatargas. Ze względu na „sztywne” zapisy kontraktowe dotyczące terminu i miejsca pierwszej dostawy, a także ceny gazu, warunkami niezbędnymi z punktu widzenia spółki do podjęcia formalnych rozmów było: uzyskanie na poziomie politycznym przyzwolenia emira Kataru do rozpoczęcia przez Qatargas negocjacji oraz wskazanie najbardziej

⁵⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie szczegółowych aspektów odnoszących się do realizacji budowy terminalu LNG. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁵⁸ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie szczegółowych aspektów odnoszących się do realizacji budowy terminalu LNG. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁵⁹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie szczegółowych aspektów odnoszących się do realizacji budowy terminalu LNG. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

prawdopodobnego w obecnych warunkach realizacji inwestycji terminu uruchomienia Terminalu. Strona katarska formalnie poinformowała o gotowości do realizacji kontraktu. PGNiG SA zamierzał natomiast – również w trybie kontraktowym – poinformować o możliwości przesunięcia terminu (30 czerwca 2014 r.) rozpoczęcia dostaw. Wskazanie konkretnego terminu musi nastąpić do końca marca 2014 r. Przedstawiciele spółki informowali również, iż w kontekście możliwych kosztów związanych ze zmianą kontraktu (terminu, miejsca dostaw itp.) oczekują elastyczności ze strony PLNG i GAZ-SYSTEM w sprawie obniżenia opłaty regazyfikacyjnej poprzez uwzględnienie kosztów terminalu w taryfie przesyłowej GAZ-SYSTEM. W toku dyskusji ustalono, że pomiędzy zespołami roboczymi wydelegowanymi ze spółek odbędą się spotkania, w czasie których zostanie ustalony najbardziej prawdopodobny termin osiągnięcia przez Terminal w Świnoujściu zdolności eksploatacyjnej oraz lista dostępnych dla spółek instrumentów prawno-biznesowych (np. wykorzystanie pierwszej dostawy handlowej w procesie rozruchu instalacji), które mogą być użyte w trakcie negocjacji i w celu ograniczenia kosztów ewentualnego opóźnienia uruchomienia Terminalu. Ponadto stwierdzono, że cele negocjacyjne i taktyka działań wobec strony katarskiej powinny być wypracowane do końca sierpnia 2013 r., czyli przed kolejnym due diligence, który przedstawiciele Qatargas mieli przeprowadzić w Świnoujściu na początku września 2013 r. Z notatki DPS dla Ministra SP z dnia 17 września 2013 r. wynikało, że PGNiG SA w dalszym ciągu pracuje nad strategią negocjacyjną, podtrzymując opinię, iż rozmowy powinny rozpocząć się po grudniowej wizycie Prezydenta RP w Katarze.

(dowód: akta kontroli str. 170-173 i 177-178)

Według wyjaśnień Ministra SP Włodzimierza Karpińskiego⁶⁰, prace związane z wypracowaniem strategii negocjacyjnej w celu uelastycznienia kontraktu pomiędzy PGNiG SA i Qatargas są na ukończeniu i „w najbliższym czasie PGNiG ma przedstawić Ministrowi SP propozycje harmonogramu działań”. Ponadto, wkrótce przedmiotem rozmów w MSP będą kwestie takie jak: pozyskanie gazu na rozruch Terminalu w Świnoujściu, wypracowanie rozwiązań dotyczących kwestii taryf przesyłowych i kosztów korzystania z terminalu, a także informacji o współpracy pomiędzy PGNiG SA, PLNG i Gaz-Systemem.

W notatce z 19 lutego 2014 r. PGNiG SA poinformowało Ministra SP Włodzimierza Karpińskiego, że informacja o ryzyku opóźnienia w oddaniu Terminalu w Świnoujściu do użytkowania została przekazana Qatargas podczas spotkania w Dosze w dniu 25 listopada 2013 r. Strona katarska zadeklarowała wówczas, a także pottrzymała złożoną deklarację podczas następnych spotkań (10 grudnia 2013 r. w Dosze i 28 stycznia 2014 r. w Warszawie), że proponuje korzystne dla strony polskiej rozwiązanie kwestii opóźnienia w budowie Terminalu w Świnoujściu. Przedstawiciele Qatargas uzależnili jednakże przedstawienie rozwiązania od podania przez stronę polską terminu, w którym będzie można rozpocząć dostawy handlowe do Terminalu w Świnoujściu. Kluczową kwestią dla kontynuacji rozmów z Qatargas było określenie przez PLNG 6-miesięcznego „okna”, w którym miało być możliwe rozpoczęcie dostaw.

(dowód: akta kontroli str. 270, 273 i 1247-1249)

W *Raporcie miesięcznym* za luty 2014 r. stwierdzono, że w związku z rekomendacją GAZ-SYSTEM odnoszącą się do konieczności przygotowania na obecnym etapie realizacji Projektu aktualizacji harmonogramu przygotowanego w sposób umożliwiający analizę poszczególnych czynności i operacji jednostkowych, PLNG

⁶⁰ Pismo znak: BK-BL-0911-1/13 (BK/1540/13) z 6 listopada 2013 r.

przedstawiło stanowisko, że nie ma najmniejszej szansy, aby PLNG opracowało jakikolwiek harmonogram, który będzie podstawą do kontroli GRI, jak też nie ma możliwości, aby precyzyjnie określić warunki i termin rozpoczęcia działań, planowanych przez Qatargas, związanych z oceną gotowości terminalu do przyjęcia gazowca Qatargas. PLN może próbować określić „okna” i dokonywać kolejnych przybliżeń w trakcie zbliżania się projektu do zakończenia.

(dowód: akta kontroli str. 1401)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Kwestia rozmów i dokonania ustaleń ze stroną katarską w sprawie opóźnienia terminu rozpoczęcia dostaw gazu LNG do Terminalu w Świnoujściu wymaga niezwłocznego załatwienia, bowiem przebieg budowy Terminalu LNG wskazuje na stale zwiększające się prawdopodobieństwo nieuzyskania pozwolenia na użytkowanie Terminalu w Świnoujściu do końca 2014 r. Zasadniczą rolę winna odegrać spółka PGNiG SA jako strona kontraktu na dostawy gazu, natomiast w opinii NIK istotne jest wsparcie MSP na poziomie kontaktów międzyrządowych. Minister SP winien prowadzić stały nadzór właścicielski nad PGNiG SA w tym zakresie. NIK zauważa, że według ustaleń na spotkaniu w MSP w dniu 19 lipca 2013 r. cele negocjacyjne i taktyka działań wobec strony katarskiej powinny być wypracowane do końca sierpnia 2013 r. Do połowy grudnia 2013 r. nie zrealizowano jednak tego. W opinii NIK, im później zostaną podjęte negocjacje wobec strony katarskiej, tym trudniejsza będzie pozycja negocjacyjna oraz mniejszy zakres zastosowania alternatywnych rozwiązań w sytuacji braku zgody Qatargas na zmianę warunków kontraktu z PGNiG SA.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Ministra SP w badanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁶¹, wnosi o:

1. Podjęcie działań, przy współpracy z wszystkimi uczestnikami przedsięwzięcia budowy Terminalu w Świnoujściu, w celu stworzenia realistycznego planu zminimalizowania opóźnień w realizacji tej inwestycji.
2. Wypracowanie mechanizmów minimalizujących potencjalne negatywne konsekwencje związane z prawdopodobnym niedotrzymaniem terminu oddania do eksploatacji Terminalu w Świnoujściu.
3. Wyegzekwowanie od GAZ-SYSTEM SA wiarygodnego Harmonogramu Skonsolidowanego, w rozumieniu art. 2 ust. 3 pkt 1 oraz art. 2 ust. 4 *ustawy o terminalu LNG*, uwzględniającego wszystkie najistotniejsze ryzyka dla projektu i metody zarządzania nimi oraz zawierającego wszystkie działania niezbędne do oddania Terminalu w Świnoujściu do eksploatacji.

⁶¹ Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działaniami PGNiG SA w zakresie renegotjacji z Qatargas warunków kontraktu na dostawy gazu LNG oraz udzielanie wsparcia w tych działaniach.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 25 czerwca 2014 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli
Marian Cichosz
/-/

.....
podpis