

U S T A W A

z dnia

o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa określa zasady przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji w zakresie terminalu wymaganych ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa oraz inwestycji towarzyszących.

2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) terminal – terminal regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu wraz z instalacjami, urządzeniami i obiektami niezbędnymi dla jego uruchomienia i funkcjonowania;
- 2) kataster nieruchomości – kataster w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2005 r. Nr 240, poz. 2027, z późn. zm.²⁾);
- 3) inwestor – podmiot realizujący odpowiednio inwestycję w zakresie terminalu lub inwestycję towarzyszącą;
- 4) roboty budowlane, dostawy, usługi – roboty budowlane, dostawy, usługi w rozumieniu ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.³⁾);
- 5) inwestycje towarzyszące – inwestycje, o których mowa w art. 38;

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje zmian ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 201, poz. 1237 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 31, poz. 206 i Nr 42, poz. 334.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1058, Nr 220, poz. 1420 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 101.

- 6) uzbrojenie terenu – urządzenia infrastruktury technicznej, o których mowa w art. 143 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.⁴⁾) oraz ropociągi.

Art. 2. 1. Inwestycje w zakresie terminalu realizują: Urząd Morski w Szczecinie, Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście spółka akcyjna z siedzibą w Szczecinie, Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie oraz Polskie LNG spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Świnoujściu.

2. Inwestycjami w zakresie terminalu są następujące zadania inwestycyjne, realizowane przez:

- 1) Urząd Morski w Szczecinie:
 - a) budowa infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zewnętrznego, w tym falochronu, toru wodnego, obrotnicy oraz oznakowania nawigacyjnego związanego z wymienioną infrastrukturą,
 - b) poszerzenie istniejącego toru wodnego do Świnoujścia,
 - c) przebudowa istniejącego falochronu w Świnoujściu;
- 2) Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście spółka akcyjna z siedzibą w Szczecinie: budowa infrastruktury portowej, w tym stanowiska statkowego wyposażonego w urządzenia cumownicze, odbojowe i nawigacyjne, a także infrastruktury umożliwiającej zamontowanie instalacji do przesyłu gazu i poboru wody z morza;
- 3) Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie: budowa gazociągu Świnoujście – Szczecin, łączącego terminal z systemem przesyłowym, wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województwa zachodniopomorskiego;
- 4) Polskie LNG spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Świnoujściu: budowa terminalu.

3. Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie koordynuje przebieg realizacji inwestycji w zakresie terminalu, w szczególności:

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 281, poz. 2782, z 2005 r. Nr 130, poz. 1087, Nr 169, poz. 1420 i Nr 175, poz. 1459, z 2006 r. Nr 64, poz. 456, Nr 104, poz. 708 i Nr 220, poz. 1600 i 1601, z 2007 r. Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Nr 59, poz. 369 i Nr 220, poz. 1412 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i Nr 42, poz. 335 i 340.

- 1) opracowuje harmonogram przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie terminalu;
- 2) monitoruje wykonywanie zadań zgodnie z harmonogramem przez podmioty, o których mowa w ust. 1;
- 3) koordynuje obieg dokumentów i informacji między podmiotami, o których mowa w ust. 1;
- 4) monitoruje realizację inwestycji w zakresie terminalu i sporządza raporty oraz rekomenduje działania usprawniające proces realizacji inwestycji w zakresie terminalu.

4. Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie opracowuje harmonogram, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, po zasięgnięciu opinii pozostałych podmiotów, o których mowa w ust. 1. Harmonogram staje się wiążący dla podmiotów, o których mowa w ust. 1, po zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa.

5. Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie może, na podstawie umowy, powierzyć niezależnemu podmiotowi posiadającemu niezbędną wiedzę i doświadczenie wykonywanie określonych zadań z zakresu koordynacji. Umowę o powierzeniu zadań z zakresu koordynacji Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie zawiera po zasięgnięciu opinii pozostałych podmiotów, o których mowa w ust. 1.

6. Podmioty, o których mowa w ust. 1, są zobowiązane do przekazywania Operatorowi Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie albo upoważnionemu podmiotowi, któremu zostały powierzone zadania z zakresu koordynacji, żądanych przez niego informacji dotyczących realizacji inwestycji w zakresie terminalu.

7. Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie jest zobowiązana do przekazywania ministrowi właściwemu do spraw Skarbu Państwa, w terminach określonych w zatwierdzonym harmonogramie, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, raportów dotyczących realizacji inwestycji w zakresie terminalu.

Art. 3. Nadzór nad zgodnym z zatwierdzonym harmonogramem, o którym mowa w art. 2 ust. 3 pkt 1, przygotowaniem i realizacją inwestycji w zakresie terminalu sprawuje minister właściwy do spraw Skarbu Państwa.

Art. 4. Inwestycje w zakresie terminalu oraz inwestycje towarzyszące są celami publicznymi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

Rozdział 2

Przygotowanie inwestycji w zakresie terminalu

Art. 5. 1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, na wniosek inwestora, wydaje właściwy miejscowo wojewoda. Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu może odnosić się do całości lub części zadania inwestycyjnego, o którym mowa w art. 2 ust. 2.

2. Wojewoda wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do tej części inwestycji w zakresie terminalu realizowanej przez danego inwestora, która jest zlokalizowana na obszarze danego województwa.

3. Organem wyższego stopnia w stosunku do wojewody w sprawach lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu jest minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.

4. Wojewoda niezwłocznie zawiadamia organ wyższego stopnia o złożeniu wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu oraz o wydaniu takiej decyzji.

Art. 6. 1. Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu zawiera:

- 1) określenie granic terenu objętego wnioskiem, przedstawionych na kopii mapy zasadniczej lub w przypadku jej braku, na kopii mapy katastralnej, przyjętych do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, obejmujących teren, którego wniosek dotyczy i obszaru, na który ta inwestycja będzie oddziaływać, w skali 1:5.000 lub większej;
- 2) określenie lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, jak również podmorskich kabli i rurociągów, za pomocą współrzędnych geograficznych naniesionych na mapę morską;
- 3) określenie zmian w dotychczasowym sposobie zagospodarowania i uzbrojeniu terenu;
- 4) analizę powiązania inwestycji z uzbrojeniem terenu;

- 5) charakterystykę inwestycji, obejmującą:
 - a) określenie zapotrzebowania na wodę, energię oraz sposobu odprowadzania lub oczyszczania ścieków, a także innych potrzeb w zakresie uzbrojenia terenu, a w razie potrzeby również sposobu zagospodarowywania odpadów,
 - b) określenie planowanego sposobu zagospodarowania terenu oraz charakterystyki zabudowy i zagospodarowania terenu, w tym przeznaczenia i gabarytów projektowanych obiektów budowlanych, przedstawione w formie opisowej i graficznej,
 - c) określenie charakterystycznych parametrów technicznych inwestycji oraz danych charakteryzujących jej wpływ na środowisko;
- 6) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 340 i Nr ..., poz. ...), z zastrzeżeniem art. 19;
- 7) pozwolenie wodnoprawne, jeżeli jest ono wymagane;
- 8) mapy z projektami podziału nieruchomości, w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami, z uwzględnieniem wskazań, o których mowa w pkt 9 – 11;
- 9) wskazanie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 20 ust. 3;
- 10) wskazanie ograniczonych praw rzeczowych obciążających nieruchomości wskazane zgodnie z pkt 9;
- 11) wskazanie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 24 ust. 1;
- 12) opinie, o których mowa w ust. 3;
- 13) wskazanie gruntów pokrytych powierzchniowymi wodami płynącymi.

2. Nie można uzależniać ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu od zobowiązania inwestora do spełnienia nieprzewidzianych odrębnymi przepisami świadczeń lub warunków.

3. Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu inwestor występuje o opinie:

- 1) ministra właściwego do spraw zdrowia – w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach, którym został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony

- uzdrowiskowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz. U. Nr 167, poz. 1399 oraz z 2007 r. Nr 133, poz. 921);
- 2) ministrów właściwych do spraw gospodarki morskiej, gospodarki, kultury i dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, spraw wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej – w odniesieniu do wznoszenia i wykorzystywania sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.⁵⁾);
 - 3) dyrektora właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obszarów pasa technicznego, pasa ochronnego, morskich portów i przystani, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej;
 - 4) właściwego organu administracji geologicznej – w odniesieniu do terenów zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych;
 - 5) organów właściwych w sprawach ochrony gruntów rolnych i leśnych oraz melioracji wodnych – w odniesieniu do gruntów wykorzystywanych na cele rolne i leśne, w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami, zgodnie z ustawą z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266, z późn. zm.⁶⁾) oraz zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.⁷⁾);
 - 6) właściwego komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej – w odniesieniu do inwestycji podlegającej przepisom ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2002 r. Nr 147, poz. 1229, z późn. zm.⁸⁾) oraz ustawy z dnia

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 49, poz. 464, z 2005 r. Nr 175, poz. 1462, z 2006 r. Nr 12, poz. 63, z 2007 r. Nr 75, poz. 493, Nr 80, poz. 541 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 237, poz. 1657 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 267, poz. 2255, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, Nr 64, poz. 427, Nr 75, poz. 493, Nr 88, poz. 587, Nr 147, poz. 1033, Nr 176, poz. 1238, Nr 181, poz. 1286 i Nr 231, poz. 1704 oraz z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 i Nr 227, poz. 1505.

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 52, poz. 452, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 100, poz. 835 i 836, z 2006 r. Nr 191, poz. 1410, z 2007 r. Nr 89, poz. 590, z 2008 r. Nr 163, poz. 1015 oraz z 2009 r. Nr 11, poz. 59.

- 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.⁹⁾);
- 7) dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe – w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2005 r. Nr 45, poz. 435, z późn. zm.¹⁰⁾);
- 8) właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do zabytków chronionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.¹¹⁾);
- 9) właściwego zarządcy drogi – w odniesieniu do obszarów pasa drogowego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.¹²⁾);
- 10) właściwego zarządcy terenów kolejowych – w odniesieniu do obszarów kolejowych, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.¹³⁾);
- 11) właściwego miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta);
- 12) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – w odniesieniu do obiektów budowanych w otoczeniu lotnisk lub stanowiących przeszkody lotnicze w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁴⁾);

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 111, poz. 708, Nr 138, poz. 865, Nr 154, poz. 958, Nr 171, poz. 1056, Nr 199, poz. 1227, Nr 223, poz. 1464 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i Nr 20, poz. 106.

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 157, poz. 1315, Nr 167, poz. 1399 i Nr 175, poz. 1460 i 1462, z 2006 r. Nr 227, poz. 1658 i Nr 245, poz. 1775, z 2007 r. Nr 59, poz. 405, Nr 64, poz. 427 i Nr 181, poz. 1286, z 2008 r. Nr 163, poz. 1011, Nr 199, poz. 1227 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

¹¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 238, poz. 2390, z 2006 r. Nr 50, poz. 362 i Nr 126, poz. 875, z 2007 r. Nr 192, poz. 1394 oraz z 2009 r. Nr 31, poz. 206.

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101.

¹³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97 i Nr 19, poz. 100.

¹⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

- 13) ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa – w odniesieniu do nieruchomości, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967, z późn. zm.¹⁵⁾);
- 14) dyrektora parku narodowego – w odniesieniu do obszarów położonych w granicach parku i jego otuliny, zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.¹⁶⁾).

4. Właściwy organ wydaje opinię, o której mowa w ust. 3, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Kopię opinii właściwy organ przekazuje wojewodzie. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

5. Opinie, o których mowa w ust. 3, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie, zgody bądź stanowiska właściwych organów, wymagane odrębnymi przepisami dla lokalizacji inwestycji.

Art. 7. 1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wydaje się w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 1. W przypadku niewydania decyzji w terminie wskazanym w zdaniu pierwszym, minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej wymierza wojewodzie, w drodze postanowienia, co do którego przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, karę w wysokości 1 000 zł za każdy dzień zwłoki. Wpływy z kar stanowią dochód budżetu państwa.

2. Karę uiszcza się w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia, o którym mowa w ust. 1. W przypadku nieuiszczenia kary, o której mowa w ust. 1, podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Do terminu, o którym mowa w ust. 1, nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony, albo z przyczyn niezależnych od organu.

¹⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 i Nr 200, poz. 1683 oraz z 2004 r. Nr 169, poz. 1766 i Nr 281, poz. 2782.

¹⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087, z 2007 r. Nr 75, poz. 493, Nr 176, poz. 1238 i Nr 181, poz. 1286, z 2008 r. Nr 154, poz. 958, Nr 199, poz. 1227 i Nr 201, poz. 1237 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

Art. 8. 1. Wojewoda zawiadamia o wszczęciu postępowania o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu:

- 1) wnioskodawcę;
- 2) właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem, przy czym zawiadomienia wysyła się na adres określony w katastrze nieruchomości ze skutkiem doręczenia;
- 3) pozostałe strony, w drodze obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na lokalizację inwestycji w zakresie terminalu, na stronach internetowych urzędu wojewódzkiego, a także w prasie o zasięgu ogólnopolskim; w obwieszczeniu zamieszcza się oznaczenia nieruchomości objętych wnioskiem, według katastru nieruchomości oraz księgi wieczystej, a także informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy;
- 4) właściwe miejscowo organy w sprawach, o których mowa w ust. 2 pkt 2 – 4, przy czym wójt (burmistrz, prezydent miasta) niezwłocznie ogłasza o wszczęciu postępowania na stronach internetowych gminy.

2. Z dniem doręczenia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1:

- 1) nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, objęte wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, nie mogą być przedmiotem obrotu w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami;
- 2) w odniesieniu do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu do czasu wydania takiej decyzji, nie wydaje się decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego; toczące się postępowania ulegają zawieszeniu z mocy prawa do czasu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu;
- 3) w odniesieniu do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, do czasu wydania takiej decyzji, zawiesza się postępowania o wydanie decyzji o warunkach zabudowy lub decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 27 marca 2003 r.

o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.¹⁷⁾);

- 4) w odniesieniu do obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, do czasu wydania takiej decyzji, zawiesza się postępowania o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich.

3. W przypadku zbycia własności lub prawa użytkowania wieczystego nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, po doręczeniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, nabywca i zbywca są zobowiązani do zgłoszenia właściwemu wojewodzie danych nowego właściciela lub użytkownika wieczystego. Brak dokonania powyższego zgłoszenia i prowadzenie postępowania bez udziału nowego właściciela lub użytkownika wieczystego nie stanowi podstawy do wznowienia postępowania.

4. Czynność prawna dokonana z naruszeniem ust. 2 pkt 1 jest nieważna. Przepis ust. 2 pkt 2 – 4 nie dotyczy postępowań, których stroną są inni inwestorzy realizujący inwestycję w zakresie terminalu na danej nieruchomości.

5. Wojewoda niezwłocznie składa wniosek do właściwego sądu o ujawnienie w księdze wieczystej wszczęcia postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, a jeżeli nieruchomość nie ma założonej księgi wieczystej – o złożenie do istniejącego zbioru dokumentów zawiadomienia o wszczęciu tego postępowania.

Art. 9. W postępowaniu o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu przepisu art. 31 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.¹⁸⁾), zwanej dalej „Kodeksem postępowania administracyjnego”, nie stosuje się. W przypadkach określonych w art. 97 § 1 pkt 1 – 3 Kodeksu postępowania administracyjnego nie zawiesza się postępowania. Przepisy art. 30 § 5 i art. 34 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że organ prowadzący postępowanie wyznacza z urzędu

¹⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 141, poz. 1492, z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087, z 2006 r. Nr 45, poz. 319 i Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 127, poz. 880 oraz z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, Nr 201, poz. 1237 i Nr 220, poz. 1413.

¹⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524 oraz z 2008 r. Nr 229, poz. 1539.

przedstawiciela uprawnionego do działania w postępowaniu do czasu wyznaczenia przedstawiciela lub kuratora przez sąd.

Art. 10. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu określa i zawiera:

- 1) określenie terenu objętego inwestycją w zakresie terminalu, w tym linii rozgraniczających teren inwestycji;
- 2) warunki techniczne realizacji inwestycji;
- 3) warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska i ochrony zabytków, w tym dotyczące przeciwdziałania poważnym awariom przemysłowym;
- 4) warunki ochrony przeciwpożarowej dla inwestycji;
- 5) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich;
- 6) zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 20 ust. 1;
- 7) oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 20 ust. 3;
- 8) oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 24 ust. 1;
- 9) termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń;
- 10) lokalizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz podmorskich kabli i rurociągów za pomocą współrzędnych geograficznych;
- 11) oznaczenie gruntów pokrytych powierzchniowymi wodami płynącymi.

2. Sporządzenie projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu powierza się osobie wpisanej na listę izby samorządu zawodowego urbanistów lub architektów.

Art. 11. 1. Nieuregulowany stan prawny nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu nie stanowi przeszkody do wszczęcia i prowadzenia postępowania o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

2. Przez nieuregulowany stan prawny należy rozumieć także sytuację, kiedy dotychczasowy właściciel nie żyje, a spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku.

Art. 12. 1. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wnioskodawcy oraz zawiadamia pozostałe strony o jej wydaniu, w drodze obwieszczenia, w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na lokalizację inwestycji w zakresie terminalu, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie o zasięgu ogólnopolskim, ze skutkiem doręczenia na dzień obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim. Właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu zawiadomienie o wydaniu decyzji wysyła się na adres określony w katastrze nieruchomości.

2. Zawiadomienie o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu zawiera informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do doręczenia i zawiadamiania stron o decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wydanej przez organ wyższego stopnia.

Art. 13. 1. Przepisy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie mają zastosowania w sprawach określonych w niniejszym rozdziale, z wyjątkiem art. 57 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, które stosuje się do decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wiąże właściwe organy przy sporządzaniu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wojewoda przekazuje niezwłocznie wydane decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu właściwym wójtom (burmistrzom, prezydentom miasta).

3. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu jest wiążąca dla właściwych organów w zakresie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oraz decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Art. 14. 1. Ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stanowi podstawę do dokonywania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wiąże zarządcę drogi wydającego zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym uzbrojenia terenu, wchodzącego w skład inwestycji.

Art. 15. 1. Pozwolenie na budowę inwestycji w zakresie terminalu wydaje wojewoda na zasadach i w trybie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.¹⁹⁾), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wiąże wojewodę wydającego pozwolenie na budowę.

3. Pozwolenie na budowę inwestycji w zakresie terminalu może w zależności od żądania wniosku, obejmować całe zamierzenie budowlane położone na obszarze danego województwa lub jego część.

4. Do postępowania w sprawie pozwolenia na budowę inwestycji w zakresie terminalu przepisy art. 5 ust. 3, art. 7, art. 8 ust. 1, art. 9 oraz art. 12 stosuje się odpowiednio.

5. Ilekroć w przepisach Prawa budowlanego mowa jest o decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, rozumie się przez to także decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

Art. 16. 1. W pozwoleniu na budowę inwestycji w zakresie terminalu wojewoda zezwala na usunięcie drzew lub krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu. Do inwestycji w zakresie terminalu nie stosuje się przepisów rozdziału 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, z wyjątkiem art. 84 – 89 tej ustawy.

2. Wniosek o wydanie pozwolenia na budowę inwestycji w zakresie terminalu w przypadku, o którym mowa w ust. 1, powinien dodatkowo zawierać:

- 1) inwentaryzację drzew i krzewów znajdujących się na terenie objętym wnioskiem, z wyszczególnieniem struktury i wieku drzewostanu oraz przeznaczenia i dotychczasowego sposobu wykorzystywania terenu, na którym rosną drzewa i krzewy, oraz
- 2) plan gospodarki zielenią, jako część projektu zagospodarowania działki lub terenu, w którym określa się przyczynę i termin zamierzonego usunięcia poszczególnych drzew, wielkość powierzchni, z której zostaną usunięte krzewy i termin zamierzonego ich usunięcia.

¹⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 88, poz. 587, Nr 99, poz. 665, Nr 127, poz. 880, Nr 191, poz. 1373 i Nr 247, poz. 1844, z 2008 r. Nr 145, poz. 914, Nr 199, poz. 1227, Nr 206, poz. 1287, Nr 210, poz. 1321 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 31, poz. 206.

3. Wojewoda może w pozwoleniu na budowę inwestycji w zakresie terminalu nałożyć obowiązek przesadzenia drzew lub krzewów we wskazane miejsce.

Art. 17. 1. Pozwolenie na użytkowanie inwestycji w zakresie terminalu wydaje wojewoda. Przepis art. 5 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

2. Wojewoda zobowiązany jest przeprowadzić obowiązkową kontrolę oraz wydać decyzję w przedmiocie pozwolenia na użytkowanie w terminie miesiąca od dnia zgłoszenia inwestycji do odbioru w rozumieniu Prawa budowlanego.

Art. 18. 1. Jeżeli realizacja inwestycji w zakresie terminalu wymaga wydania pozwolenia wodnoprawnego, odpowiednio, marszałek województwa albo starosta wydają to pozwolenie w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. W sprawach dotyczących wydania pozwolenia wodnoprawnego nie stosuje się art. 131 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne.

2. Dla ustalenia stanu prawnego nieruchomości, o których mowa w art. 132 ust. 2 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne, siedziby i adresy właścicieli tych nieruchomości określa się według katastru nieruchomości.

3. W przypadku niewydania decyzji w terminie, o którym mowa w ust. 1, organ wyższego stopnia wymierza, odpowiednio marszałkowi województwa albo staroście, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę w wysokości 1 000 zł za każdy dzień zwłoki. Wpływy z kar stanowią dochód budżetu państwa.

4. Karę uiszcza się w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia, o którym mowa w ust. 3. W przypadku nieuiszczenia kary, o której mowa w ust. 3, podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

5. Do terminu, o którym mowa w ust. 1, nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony, albo z przyczyn niezależnych od organu.

Art. 19. 1. Z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji w zakresie terminalu następuje zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

2. Organ właściwy do wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie zawiadamia organ wyższego stopnia o złożeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wydaniu takiej decyzji.

3. Termin wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, wynosi 45 dni od dnia złożenia wniosku.

4. Do terminu, o którym mowa w ust. 3, nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, w szczególności w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu.

Rozdział 3

Nabywanie tytułu prawnego do nieruchomości i realizacja inwestycji w zakresie terminalu

Art. 20. 1. Decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu zatwierdza się podział nieruchomości. Mapy z projektami podziału nieruchomości stanowią integralną część decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

2. Linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stanowią linie podziału nieruchomości.

3. Nieruchomości znajdujące się w liniach rozgraniczających teren inwestycji w zakresie wskazanym w art. 10 ust. 1 pkt 7, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stała się ostateczna, za odszkodowaniem.

4. Jeżeli nieruchomości, o których mowa w ust. 3, lub prawa użytkowania wieczystego tych nieruchomości są obciążone ograniczonymi prawami rzeczowymi, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stała się ostateczna, prawa te wygasają za odszkodowaniem.

5. W przypadku gdy nieruchomość podlegająca podziałowi zgodnie z ust. 1 jest obciążona hipoteką, hipoteka wygasa wyłącznie w stosunku do części nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

6. Z zastrzeżeniem ust. 7, inwestor nabywa z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych, określonych w ust. 3, oraz prawo

własności budynków, innych urządzeń trwale z gruntem związanych i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach.

7. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stała się ostateczna, ustanawia się trwały zarząd nieruchomości na czas nieoznaczony, na rzecz Urzędu Morskiego w Szczecinie.

8. Nabycie prawa użytkowania wieczystego, prawa własności budynków, innych urządzeń trwale z gruntem związanych i lokali oraz ustanowienie trwałego zarządu stwierdza wojewoda w drodze decyzji.

9. Opłaty z tytułu ustanowienia użytkowania wieczystego oraz opłaty z tytułu trwałego zarządu są naliczane i nakładane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

10. W decyzji, o której mowa w ust. 8, ustala się odpowiednio warunki:

- 1) użytkowania wieczystego, z zachowaniem zasad określonych w art. 62 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami i w art. 236 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.²⁰⁾) oraz kwotę należną za nabycie własności;
- 2) trwałego zarządu, z zachowaniem zasad określonych w art. 45 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

11. W stosunku do nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, nie stosuje się art. 4 i 4a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich oraz art. 109 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

12. Jeżeli przeznaczona na inwestycję w zakresie terminalu nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, w zakresie wskazanym w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji

²⁰⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1971 r. Nr 27, poz. 252, z 1976 r. Nr 19, poz. 122, z 1982 r. Nr 11, poz. 81, Nr 19, poz. 147 i Nr 30, poz. 210, z 1984 r. Nr 45, poz. 242, z 1985 r. Nr 22, poz. 99, z 1989 r. Nr 3, poz. 11, z 1990 r. Nr 34, poz. 198, Nr 55, poz. 321 i Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 107, poz. 464 i Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 17, poz. 78, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, Nr 85, poz. 388 i Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 114, poz. 542, Nr 139, poz. 646 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 272, Nr 115, poz. 741, Nr 117, poz. 751 i Nr 157, poz. 1040, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 117, poz. 758, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 271, Nr 74, poz. 855 i 857, Nr 88, poz. 983 i Nr 114, poz. 1191, z 2001 r. Nr 11, poz. 91, Nr 71, poz. 733, Nr 130, poz. 1450 i Nr 145, poz. 1638, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 141, poz. 1176, z 2003 r. Nr 49, poz. 408, Nr 60, poz. 535, Nr 64, poz. 592 i Nr 124, poz. 1151, z 2004 r. Nr 91, poz. 870, Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1692, Nr 172, poz. 1804 i Nr 281, poz. 2783, z 2005 r. Nr 48, poz. 462, Nr 157, poz. 1316 i Nr 172, poz. 1438, z 2006 r. Nr 133, poz. 935 i Nr 164, poz. 1166, z 2007 r. Nr 80, poz. 538, Nr 82, poz. 557 i Nr 181, poz. 1287, z 2008 r. Nr 116, poz. 731, Nr 163, poz. 1012, Nr 220, poz. 1425 i 1431 i Nr 228, poz. 1506 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 341.

w zakresie terminalu, użytkowanie to wygasa za odszkodowaniem, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu inwestycji w zakresie terminalu stała się ostateczna.

13. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania w przypadkach, o których mowa w ust. 3, 4 i 12, stosuje się odpowiednio przepisy o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 23 i 24.

Art. 21. Do egzekucji obowiązków wynikających z decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 22. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stanowi podstawę do wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na inwestycję w zakresie terminalu, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub zarządu w odniesieniu do gruntów w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.

2. Jeżeli przeznaczona na inwestycję w zakresie terminalu nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa została uprzednio wdzierżawiona, wynajęta lub użyczona, decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stanowi podstawę do wypowiedzenia przez wojewodę umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie od Skarbu Państwa.

Art. 23. 1. Za nieruchomości, użytkowanie wieczyste oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 20 ust. 3, 4 i 12, przysługuje odszkodowanie w wysokości uzgodnionej między wojewodą, a dotychczasowym właścicielem, użytkownikiem wieczystym lub osobą, której przysługuje ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości. Uzgodnienia dokonuje się w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

2. Jeżeli w terminie 2 miesięcy od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stała się ostateczna, nie dojdzie do uzgodnienia, o którym mowa w ust. 1, wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji.

3. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1 i 2, ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu

przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu uzgodnienia, o którym mowa w ust. 1, albo w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.

4. W przypadku, o którym mowa w art. 20 ust. 4, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zmniejsza się o kwotę równą wartości odszkodowania ustalonego z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych.

5. Suma wysokości odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu, z wyłączeniem kwot, o których mowa w ust. 8 i 9, i wysokości odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych ustanowionych na tej nieruchomości lub na prawie użytkowania wieczystego nie może przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego. Roszczenia osób uprawnionych z tytułu ograniczonych praw rzeczowych zaspokaja się według pierwszeństwa tych praw, ustalonego zgodnie z odrębnymi przepisami.

6. Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 20 ust. 3, lub na prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości jest ustanowiona hipoteka, wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia hipoteki ustala się w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, w zakresie, w jakim wierzytelność ta nie wygasła, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką obliczonymi na dzień spłaty wierzyciela hipotecznego. Odszkodowanie to podlega zaliczeniu na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami.

7. Odszkodowanie z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych wypłaca się osobom, którym te prawa przysługiwały. Wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych nie może przekraczać wartości nieruchomości ustalonej zgodnie z ust. 3.

8. Jeżeli dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 28 dni od dnia otrzymania od inwestora wezwania do wydania nieruchomości, to wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego, określonej w operacie, o którym mowa w ust. 3.

9. W przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym

został wyodrębniony lokal mieszkalny, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu tej nieruchomości, zamieszkałemu w tym budynku albo lokalu powiększa się o kwotę 10 000 zł w odniesieniu do tej nieruchomości.

10. Odszkodowania za nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym podlegają przekazaniu do depozytu sądowego na okres 10 lat.

11. Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 20 ust. 3, są zlokalizowane obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, zrealizowane lub realizowane przy wykorzystaniu środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub innych źródeł zagranicznych, odszkodowanie powiększa się o kwotę podlegających zwrotowi środków pochodzących z dofinansowania wraz z odsetkami należnymi zgodnie z przepisami regulującymi zasady zwrotu dofinansowania. Odszkodowanie w części przenoszącej odszkodowanie należne na zasadach wynikających z ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami przyznaje się pod warunkiem rozwiązującym dokonania przez jednostkę samorządu terytorialnego, w trybie i terminie wynikającym z właściwych przepisów, zwrotu dofinansowania wraz z należnymi odsetkami.

12. Organem właściwym do wypłaty odszkodowań jest wojewoda.

Art. 24. 1. W odniesieniu do nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, wskazanych zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 8, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia na nich budowy inwestycji w zakresie terminalu, a także prac związanych z konserwacją lub usuwaniem awarii, wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu ograniczy sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na zakładanie i przeprowadzenie na nieruchomości ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń. Przepisy art. 124 ust. 2 i 4 – 8 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Decyzje w zakresie odszkodowania wydaje wojewoda.

Art. 25. 1. W przypadku gdy inwestycja w zakresie terminalu wymaga przejścia przez tereny wód płynących, dróg publicznych, bądź tereny linii kolejowej, inwestor jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji tej inwestycji.

2. Inwestor, niezwłocznie przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą drogi, zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi organami, o których mowa w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne, zakres, termin i warunki zajęcia tego terenu.

Art. 26. Grunty pokryte wodami, stanowiące własność Skarbu Państwa, niezbędne do realizacji inwestycji w zakresie terminalu oddaje się inwestorowi na czas prowadzenia i eksploatacji inwestycji w użytkowanie za opłatą roczną, na zasadach określonych w art. 20 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne.

Art. 27. 1. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zarządzające, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, nieruchomościami objętymi pozwoleniem na budowę inwestycji w zakresie terminalu, są obowiązane do dokonania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie oraz na warunkach ustalonych w odrębnym porozumieniu między Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe a inwestorem.

2. Jeżeli w terminie miesiąca od dnia, w którym decyzja o pozwoleniu na budowę inwestycji w zakresie terminalu stała się ostateczna, nie dojdzie do zawarcia porozumienia, o którym mowa w ust. 1, termin oraz warunki wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ustala wojewoda w drodze decyzji. Organem wyższego stopnia w sprawie, o której mowa w zdaniu pierwszym, jest minister właściwy do spraw środowiska.

3. Drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w ust. 1, staje się, nieodpłatnie własnością Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.

4. Koszty wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ponosi inwestor.

Art. 28. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Art. 29. Organem wyższego stopnia w sprawach określonych w niniejszym rozdziale jest minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, z zastrzeżeniem art. 27 ust. 2.

Art. 30. W sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, przy czym ilekroć w przepisach tej ustawy mowa jest o decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, rozumie się przez to także decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

Rozdział 4

Udzielanie zamówień na realizację inwestycji w zakresie terminalu

Art. 31. 1. Zamówienia udzielane w związku z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji określonych w art. 2 ust. 2, jeżeli wymaga tego istotny interes bezpieczeństwa państwa, są realizowane zgodnie z art. 4 pkt 5 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych. Zamówienia te udzielane są w sposób pozwalający na zawarcie umów bez zbędnej zwłoki, a jeśli wartość umowy bez podatku od towarów i usług jest równa lub przekracza wyrażoną w złotych równowartość kwoty określonej w ust. 2, to jest ona zawierana z zachowaniem warunków uczciwej konkurencji – w procedurze otwartej, rzetelnej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej. Po złożeniu ofert i ewentualnej preselekcji procedura ta może obejmować negocjacje, zgodnie ze wspomnianymi zasadami, w celu określenia elementów najbardziej dostosowanych do specyfiki lub złożoności potrzeb.

2. Kwoty, o których mowa w ust. 1, wynoszą:

- 1) dla umów o roboty budowlane – 5 150 000 euro,
- 2) dla umów o świadczenie usług – 412 000 euro,
- 3) dla umów o dostawy – 412 000 euro

– przy czym kurs złotego w stosunku do euro, stanowiący podstawę przeliczania wartości umów, o których mowa w ust. 1, ustalany jest zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów wydawanym na podstawie art. 35 ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych.

Art. 32. Umowy związane z wykorzystaniem inwestycji w zakresie terminalu mogą być zawierane na okres dłuższy niż 4 lata. Przepisu art. 142 ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych nie stosuje się.

Rozdział 5

Finansowanie inwestycji w zakresie terminalu

Art. 33. 1. Inwestycje w zakresie terminalu finansuje się:

- 1) ze środków własnych podmiotów realizujących inwestycje w zakresie terminalu oraz uzyskanych przez nich kredytów bankowych i pożyczek, a także ze środków pochodzących z emisji obligacji, w tym obligacji przychodowych;
- 2) ze środków pochodzących z budżetu państwa ustalonych w programie wieloletnim, w przypadku inwestycji, o których mowa w art. 2 ust. 2 pkt 1, co nie wyłącza finansowania tych inwestycji z innych źródeł, w tym określonych w pkt 3;
- 3) ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej;
- 4) z innych źródeł.

2. Podmiotowi realizującemu inwestycje w zakresie terminalu mogą być udzielone przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2003 r. Nr 174, poz. 1689, z późn. zm.²¹⁾).

3. Koszty realizacji inwestycji w zakresie terminalu stanowią koszty uzasadnione w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 89, poz. 625, z późn. zm.²²⁾), dotyczących kalkulacji taryfy.

Rozdział 6

Postępowanie administracyjne dla realizacji inwestycji w zakresie terminalu

²¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 123, poz. 1291, Nr 145, poz. 1537 i Nr 281, poz. 2785 oraz z 2005 r. Nr 78, poz. 684 i Nr 183, poz. 1538.

²²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 158, poz. 1123 i Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 21, poz. 124, Nr 52, poz. 343, Nr 115, poz. 790 i Nr 130, poz. 905, z 2008 r. Nr 180, poz. 1112 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11.

Art. 34. 1. Decyzje administracyjne, o których mowa w niniejszej ustawie, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

2. Odwołanie od decyzji administracyjnej, o której mowa w niniejszej ustawie, wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji stronie albo w terminie 14 dni od dnia obwieszczenia lub doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji.

3. Odwołanie od decyzji administracyjnej, o której mowa w niniejszej ustawie, powinno zawierać zarzuty odnoszące się do decyzji, określać istotę i zakres żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazywać dowody uzasadniające to żądanie.

4. Odwołanie od decyzji administracyjnej, o której mowa w niniejszej ustawie, rozpatruje się w terminie 14 dni. Przepisu art. 135 Kodeksu postępowania administracyjnego nie stosuje się.

5. W postępowaniu przed organem wyższego stopnia oraz przed sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji, o której mowa w niniejszej ustawie, w całości ani stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji dotycząca części inwestycji w zakresie terminalu, nieruchomości lub działki.

6. W postępowaniu administracyjnym w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji administracyjnej, o której mowa w niniejszej ustawie, nie stosuje się art. 159 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 35. 1. Do skarg na decyzje administracyjne, o których mowa w niniejszej ustawie, stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 153, poz. 1270, z późn. zm.²³⁾), z wyłączeniem art. 61 § 3 tej ustawy, oraz z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy, z tym że:

- 1) przekazanie akt i odpowiedzi na skargę następuje w terminie 15 dni od dnia otrzymania skargi;
- 2) skargę rozpatruje się w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

2. Termin rozpatrzenia skargi kasacyjnej wynikającej z realizacji inwestycji w zakresie terminalu wynosi 2 miesiące od jej wniesienia.

²³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 94, poz. 788, Nr 169, poz. 1417, Nr 250, poz. 2118 i Nr 264, poz. 2205, z 2006 r. Nr 38, poz. 268, Nr 208, poz. 1536 i Nr 217, poz. 1590, z 2007 r. Nr 120, poz. 818, Nr 121, poz. 831 i Nr 221, poz. 1650 oraz z 2008 r. Nr 190, poz. 1171 i Nr 216, poz. 1367.

Art. 36. 1. Nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę. Przepis art. 158 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

2. W przypadku uwzględnienia skargi na decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, sąd administracyjny po upływie 30 dni od dnia rozpoczęcia budowy może stwierdzić jedynie, że decyzja narusza prawo z przyczyn wyszczególnionych w art. 145 lub 156 Kodeksu postępowania administracyjnego.

3. W przypadku stwierdzenia nieważności decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu albo stwierdzenia, że decyzja ta została wydana z naruszeniem prawa, naprawienie szkody powstałej w wykonaniu tej decyzji może nastąpić wyłącznie przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej na rzecz poszkodowanego.

4. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się odpowiednio do decyzji o pozwoleniu na budowę w zakresie terminalu.

Art. 37. Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do decyzji, o której mowa w art. 19 ust. 1, decyzji, o której mowa w art. 23 ust. 2, oraz decyzji, o której mowa w art. 24 ust. 2.

Rozdział 7

Inwestycje towarzyszące inwestycjom w zakresie terminalu

Art. 38. Inwestycjami towarzyszącymi inwestycjom w zakresie terminalu są następujące inwestycje realizowane przez:

- 1) Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie:
 - a) rozbudowa podziemnego magazynu gazu Wierzchowice, w tym:
 - budowa naziemnej infrastruktury technicznej,
 - wykonanie odwiertów magazynowych,
 - budowa gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej,
 - b) rozbudowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Mogilno, w tym:

- rozbudowa instalacji ługowniczej,
 - budowa komór magazynowych,
 - rozbudowa naziemnej infrastruktury technicznej,
 - budowa gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej,
- c) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Kosakowo oraz kawernowego podziemnego magazynu gazu Goleniów, w tym:
- instalacji ługowniczej,
 - rurociągów i instalacji zrzutu solanki,
 - komór magazynowych,
 - naziemnej infrastruktury technicznej,
 - gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej;
- 2) Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie:
- a) budowa gazociągów i instalacji przyłączeniowych dla podziemnych magazynów gazu, o których mowa w pkt 1,
 - b) budowa gazociągu Szczecin – Gdańsk wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw zachodniopomorskiego i pomorskiego,
 - c) budowa gazociągu Szczecin – Lwówek wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i wielkopolskiego,
 - d) budowa gazociągu Lwówek – Odolanów wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województwa wielkopolskiego,
 - e) budowa gazociągu Gustorzyn – Odolanów wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego,
 - f) budowa gazociągu Włocławek – Gdynia wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego,
 - g) budowa gazociągu Rembelszczyzna – Gustorzyn wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego,
 - h) budowa międzysystemowego Gazociągu Bałtyckiego (Baltic Pipe) stanowiącego połączenie systemów przesyłowych Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi.

Art. 39. 1. Do inwestycji towarzyszących stosuje się przepisy rozdziałów 2, 3 i 6 oraz art. 43.

2. Do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę inwestycji towarzyszących, o których mowa w art. 38 pkt 1, inwestor załącza opinię właściwego organu nadzoru górniczego. Przepisy art. 6 ust. 4 i 5 stosuje się odpowiednio.

3. Do inwestycji towarzyszącej, o której mowa w art. 38 pkt 2 lit. h, przepis art. 32 stosuje się odpowiednio.

4. W związku z inwestycją towarzyszącą, o której mowa w art. 38 pkt 2 lit. h, mogą być przyznawane ubezpieczenia eksportowe zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o gwarantowanych przez Skarb Państwa ubezpieczeniach eksportowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 59, poz. 609, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 oraz z 2005 r. Nr 143, poz. 1204).

Art. 40. 1. W przypadku inwestycji towarzyszącej, o której mowa w art. 38 pkt 2 lit. h, organ właściwy do wydania decyzji, o której mowa w art. 5 ust. 1, jest obowiązany, za zgodą strony, na rzecz której decyzja została wydana, do jednokrotnego przeniesienia tej decyzji lub jej części na rzecz innego podmiotu będącego spółką zależną Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie, jeżeli przyjmuje on warunki zawarte w tej decyzji.

2. Przeniesienie decyzji, o którym mowa w ust. 1, nie wywołuje zmian w zakresie skutków, o których mowa w art. 20 i 24, zaistniałych przed dniem przeniesienia.

3. Stronami postępowania w sprawie przeniesienia decyzji, o którym mowa w ust. 1, są jedynie podmioty, między którymi ma być dokonane przeniesienie decyzji.

4. Przez inwestora rozumie się również podmiot, na który została przeniesiona decyzja.

5. Przepisy ust. 1, 3 i 4 stosuje się odpowiednio do pozwolenia wodnoprawnego oraz decyzji, o której mowa w art. 19 ust. 1.

Art. 41. W przypadku inwestycji towarzyszących:

- 1) termin, o którym mowa w art. 45 ust. 1a ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2005 r. Nr 228, poz. 1947, z późn. zm.²⁴⁾), wynosi miesiąc;

²⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 133, poz. 934, Nr 170, poz. 1217, Nr 190, poz. 1399 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125 i Nr 82, poz. 556, z 2008 r. Nr 138, poz. 865, Nr 154, poz. 958, Nr 199, poz. 1227 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

- 2) właściwy organ rozpatruje wniosek o wydanie koncesji na bezzbiornikowe magazynowanie substancji w górotworze w terminie 21 dni od dnia złożenia wniosku.

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i przepis końcowy

Art. 42. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 340) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 64:
 - a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 3, 10, 11, 13 i 15.”,
 - b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku; nie dotyczy to opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla drogi publicznej, dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym, dla przedsięwzięć Euro 2012, dla przedsięwzięć wymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz dla inwestycji realizowanej na podstawie ustawy z dnia o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. Nr ..., poz. ...) w zakresie zadań inwestycyjnych, o których mowa w art. 2 ust. 2 oraz art. 38 tej ustawy, zwanej dalej „inwestycją w zakresie terminalu”.”;
- 2) w art. 67 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
 - „1) zawierać informacje, o których mowa w art. 66, określone ze szczegółowością i dokładnością odpowiednio do posiadanych danych wynikających z projektu budowlanego i innych informacji uzyskanych po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 2 – 9 i pkt 11 – 15, jeżeli były już dla danego przedsięwzięcia wydane;

- 2) określać stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska, zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzjach, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 2 – 9 i pkt 11 – 15, jeżeli były już dla danego przedsięwzięcia wydane.”;
- 3) w art. 70 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 3 i pkt 10 – 13 i 15.”;
- 4) w art. 72 w ust. 1 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:
„15) decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wydawanej na podstawie ustawy z dnia o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu.”;
- 5) w art. 74 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) dla przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska – wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku; nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi publicznej, dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym, dla przedsięwzięć Euro 2012, dla przedsięwzięć wymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz dla inwestycji w zakresie terminalu;”;
- 6) w art. 75 w ust. 1 w pkt 1 dodaje się lit. f w brzmieniu:
„f) inwestycji w zakresie terminalu;”;
- 7) w art. 77:
a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) zasięga opinii organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 3 i pkt 10 – 15.”,
b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku; nie dotyczy to uzgodnień i opinii dla drogi publicznej, dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym, dla przedsięwzięć Euro 2012, dla przedsięwzięć wymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz dla inwestycji w zakresie terminalu.”;
- 8) w art. 80 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu

zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej, dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym, dla przedsięwzięć Euro 2012, dla przedsięwzięć wymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz dla inwestycji w zakresie terminalu.”;

9) w art. 96 w ust. 3 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informacji o jego braku; nie dotyczy to drogi publicznej, linii kolejowej o znaczeniu państwowym, przedsięwzięć Euro 2012, przedsięwzięć wymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz bezzbiornikowego magazynowania substancji w górotworze i inwestycji w zakresie terminalu.”.

Art. 43. 1. W przypadku gdy lokalizacja inwestycji w zakresie terminalu przewidziana jest w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzji o warunkach zabudowy, inwestor w każdym czasie może wystąpić o wydanie:

- 1) pozwolenia na budowę inwestycji w zakresie terminalu w trybie niniejszej ustawy;
- 2) decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu w trybie niniejszej ustawy, z zastrzeżeniem że art. 6 ust. 3 pkt 1, 3, 4, 8 i 11 nie stosuje się;
- 3) decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu w trybie niniejszej ustawy, w zakresie skutków, o których mowa w art. 20 lub art. 24 ust. 1, z zastrzeżeniem że w takim przypadku:
 - a) wniosek, o którym mowa w art. 6 ust. 1, zawiera dane określone w art. 6 ust. 1 pkt 8 – 11,
 - b) przepisu art. 6 ust. 3 nie stosuje się.

2. Do postępowań w sprawach dotyczących inwestycji w zakresie terminalu, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy decyzją ostateczną, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 44. Ustawa wchodzi w życie z dniem 12 maja 2009 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu został opracowany zgodnie z ustaleniami podjętymi na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 13 stycznia 2009 r. „Kierunki działań Rządu na rzecz bezpieczeństwa energetycznego kraju w obszarach gazu ziemnego i energetyki jądrowej” zakładają przedstawienie do końca lutego 2009 r. przez Ministra Skarbu Państwa specjalnej regulacji ustawowej, umożliwiającej wybudowanie najpóźniej do przełomu 2013 i 2014 r. terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, zwanego dalej „terminalem LNG”. W związku z powyższym projektowana ustawa ma na celu przyspieszenie i usprawnienie procesów planowania, przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji w zakresie terminalu LNG. Jednocześnie należy wskazać, iż projektowana regulacja dotyczy również realizacji określonych inwestycji towarzyszących, niezbędnych do funkcjonowania terminalu LNG (strategiczne gazociągi przesyłowe i podziemne magazyny gazu).

Konieczność wprowadzenia szczególnych regulacji w powyższym zakresie była wielokrotnie wskazywana w wielu strategiach i politykach przyjmowanych przez Radę Ministrów, np. w dokumencie przygotowanym przez Ministra Gospodarki „Polityka dla przemysłu gazu ziemnego” z dnia 20 marca 2007 r., zwanym dalej „Polityką MG”. Polityka MG, stanowi wytyczne dla administracji rządowej i spółek strategicznych sektora gazowego w odniesieniu do działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa energetycznego Polski. Z uwagi na powyższe w art. 1 projektu wskazano wprost, iż określone w ustawie zasady przygotowania realizacji i finansowania inwestycji w zakresie terminalu odnoszą się do przedsięwzięć inwestycyjnych niezbędnych ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa. Intencją projektodawcy jest ustawowe przesądzenie charakteru inwestycji w zakresie terminalu. Wobec tego podmiot dokonujący zamówień publicznych w celu przygotowania i realizacji takich inwestycji będzie miał możliwość skorzystania z dyspozycji art. 4 pkt 5 ustawy – Prawo zamówień publicznych, który przewiduje wyłączenie stosowania tej ustawy do zamówień, jeżeli wymaga tego istotny interes bezpieczeństwa państwa. Podmiot udzielający zamówień służących przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie terminalu będzie mógł uznać takie zamówienia za wyczerpujące przesłanki określone w art. 4 pkt 5 ustawy – Prawo zamówień publicznych, zwłaszcza jeżeli będą one ujęte, z zakreśleniem terminu realizacji, w harmonogramie zatwierdzonym przez Ministra Skarbu Państwa. Należy podkreślić, że nie

wszystkie zamówienia dokonywane w związku z przygotowaniem lub realizacją inwestycji w zakresie terminalu będą zamówieniami spełniającymi powyższe przesłanki. Do takich zamówień, bowiem będzie można zaliczyć tylko te, które są związane z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji w zakresie terminalu i są wymagane ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa, kwalifikowany m. in. przez termin uruchomienia terminalu gazu skroplonego wyznaczony na przełom lat 2013 – 2014.

Jednym z głównych celów państwa wskazanych w Polityce MG jest określenie działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa energetycznego Polski oraz rozwój rynku gazu ziemnego w kraju, m.in. poprzez budowę i rozbudowę infrastruktury w zakresie przesyłu gazu ziemnego. Polityka MG wskazuje, iż kluczowymi zadaniami ze względu na poprawę bezpieczeństwa energetycznego Polski w zakresie gazu ziemnego są m.in.:

- 1) uwzględnienie w działaniach spółek o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa energetycznego zadań związanych z dywersyfikacją dostaw gazu ziemnego, w tym:
 - a) budowa terminalu do odbioru gazu skroplonego na polskim wybrzeżu,
 - b) bezpośrednie połączenie gazociągiem ze złożami skandynawskimi,
- 2) rozbudowa systemu przesyłowego gazu ziemnego,
- 3) zwiększenie pojemności czynnych podziemnych magazynów gazu.

Kwestia dywersyfikacji dostaw gazu do Polski była przedmiotem prac Rady Ministrów już w roku 2006. W dniu 3 stycznia 2006 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie podjęcia działań w celu przygotowania decyzji inwestycyjnych i handlowych dla dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego ze szczególnym uwzględnieniem budowy terminalu do odbioru gazu skroplonego oraz dostaw gazu z innych źródeł.

W dniu 31 maja 2006 r. Rada Ministrów podjęła kolejną uchwałę, w której uznała połączenie polskiego systemu przesyłowego ze złożami gazu ze Skandynawii i dostawy gazu z tego kierunku oraz budowę terminalu do odbioru gazu skroplonego na polskim wybrzeżu za zgodne z założeniami dywersyfikacji dostaw gazu do RP i polityką Rządu. Natomiast uchwała Rady Ministrów z dnia 19 sierpnia 2008 r. podkreśliła znaczenie terminalu skroplonego gazu ziemnego i potrzebę sprawowania strategicznej kontroli państwa nad tym kluczowym dla krajowej gospodarki przedsięwzięciem. Dlatego podjęta została decyzja o powierzeniu realizacji tej inwestycji w zakresie budowy terminalu spółce Polskie LNG Sp. z

o.o. pozostającej w pełni własnością spółki Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. – będącej jednoosobową spółką Skarbu Państwa.

Narzędziami kreowania i wspierania przez państwo procesu realizacji polityki w zakresie bezpieczeństwa energetycznego kraju są m.in. działania legislacyjne, w tym identyfikacja występujących barier prawnych oraz proponowanie rozwiązań umożliwiających spółkom sektora gazowego działanie w sposób efektywny w zakresie realizacji strategicznych celów państwa.

Aktualna sytuacja w zakresie dostaw gazu i występujące w tym obszarze trudności, wskazują na konieczność przyspieszenia prowadzonych działań w tym zakresie umożliwiających w najbliższym możliwym czasie osiągnięcie celów strategicznych, w tym uzyskanie odpowiedniej struktury bilansu dostaw gazu dla potrzeb gospodarki krajowej. Jest to tym bardziej istotne, że od kilku lat występują problemy z dostawami gazu z kierunku wschodniego, głównie drogą transportu przez Ukrainę, z uwagi m.in. na relacje pomiędzy Ukrainą a Federacją Rosyjską (głównym dostawcą gazu). W przypadku sytuacji kryzysowej Ukraina priorytetowo traktuje swój własny rynek w odniesieniu do innych krajów. Nie bez znaczenia są również techniczne ograniczenia systemu przesyłowego Ukrainy. Historia pokazuje, że w przypadku ostrych zim i zwiększonego zapotrzebowania na gaz na Ukrainie, już w 2006 r. występowały zaburzenia dostaw z tego kierunku skutkujące koniecznością wprowadzenia ograniczeń dla polskich odbiorców gazu. W 2007 r. miał miejsce konflikt Ukrainy z jej dostawcami, co było przyczyną obaw krajowych przedsiębiorstw energetycznych oraz konsumentów o możliwość zaspokojenia ich potrzeb w zakresie zużycia gazu. Przełom roku 2008 i 2009 w pełni ukazał wrażliwość polskiego rynku na relacje polityczne i biznesowe w krajach wschodnich. W tym okresie nastąpiło całkowite przerwanie dostaw gazu przesyłanych przez Ukrainę, nie tylko do Polski, ale także do pozostałych krajów Unii Europejskiej. Sytuacja ta wzmocniła poczucie realnego zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego w Unii Europejskiej i udowodniła korzyści płynące z posiadania wielokierunkowych połączeń międzysystemowych, a zwłaszcza tych, które zapewniają dostawy gazu ziemnego bezpośrednio ze źródeł jego wydobywania. Kraje Unii Europejskiej uzupełniały krajowe bilanse gazowe poprzez znaczące zwiększenie dostaw gazu wydobywanego ze złóż na Morzu Północnym oraz skroplonego gazu ziemnego otrzymywanego ze źródeł pozaeuropejskich.

Oddanie do użytku terminalu gazu skroplonego w Świnoujściu w sposób zasadniczy wpłynie na zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego państwa w sektorze gazowym, bowiem uniezależni rynek krajowy od ryzyka negatywnych skutków wstrzymania dostaw gazu przez praktycznie jedynego dostawcę gazu z importu. Dzięki elastyczności dostaw, które mogą być realizowane drogą morską zdecydowanie poprawi się zdolność bilansowania popytu i podaży na rynku krajowym oraz na sąsiadujących z tym rynkiem rynkach krajów Unii Europejskiej. W powyższym kontekście szczególnego znaczenia nabiera budowa terminalu skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, jak również gazociągu Baltic Pipe umożliwiającego połączenie z systemem przesyłowym Królestwa Danii i złożami gazu na Morzu Północnym. Koniunkcja tych dwóch inwestycji posiada nie tylko cechy lokalnego-krajowego zapewnienia bezpieczeństwa rynku gazu, ale poprzez połączenie rynków gazu kilku państw, wpisuje się także w szerszy europejski kontekst współpracy państw Unii Europejskiej w tym zakresie.

Realizacja tych inwestycji wspomagać będzie również strategiczny cel Unii Europejskiej jakim jest utworzenie jednego wspólnego rynku gazu mającego na celu zapewnienie swobodnego przepływu gazu w ramach konkurencyjnego wspólnego rynku energii.

Inwestycje wskazane w projekcie ustawy wpisują się także we wspólnotowe cele strategiczne planu naprawy gospodarczej wyrażone w Komunikacie Komisji do Rady Europejskiej – Europejski plan naprawy gospodarczej z dnia 26 listopada 2008 r. (KOM(2008)800), wśród których wymieniono wspieranie bezpieczeństwa energetycznego.

Istotną rolę dla efektywnego funkcjonowania i zapewnienia szybkiej reakcji w sytuacjach kryzysowych ma także pozostała infrastruktura, w tym w szczególności podziemne magazyny gazu oraz niezawodna sieciowa infrastruktura przesyłowa o odpowiedniej przepustowości, pozwalająca na elastyczne organizowanie przesyłu gazu w zależności od występującej w systemie sytuacji po stronie dostaw. Szczególne znaczenie ma budowa grupy strategicznych gazociągów zapewniających odpowiednią przepustowość połączenia nowych źródeł z podziemnymi magazynami gazu. Proces powstawania tych inwestycji musi być skorelowany z budową terminalu i wymaga zapewnienia możliwie daleko sięgających ułatwień w procesie planowania, przygotowania i realizacji tych inwestycji, jako inwestycji towarzyszących. W projekcie ustawy uwzględniono grupę takich zadań, które objęte są przede wszystkim regulacjami ustawy w zakresie usprawnienia postępowań administracyjnych związanych z ustalaniem lokalizacji oraz udzielaniem pozwoleń na budowę.

W świetle powyższego konieczność kompleksowego i priorytetowego potraktowania inwestycji w zakresie budowy terminalu LNG oraz opracowania i zastosowania w stosunku do ich realizacji szczególnych rozwiązań prawnych, upraszczających i przyspieszających procedury związane z procesem inwestycyjnym należy uznać za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa. Podkreślenia wymaga również fakt, iż przyjęcie projektowanej regulacji znacznie ułatwi planowanie i racjonalne wykorzystywanie na ten cel środków finansowych pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

Projekt ustawy został opracowany z wykorzystaniem doświadczeń i rozwiązań przyjętych w innych państwach, a w szczególności Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz Republiki Federalnej Niemiec. Analiza ustawodawstwa tych państw wskazuje na priorytetowe traktowanie tego typu inwestycji, uzasadniające m.in. ingerencję w prawo własności w stopniu większym niż przy innych inwestycjach oraz zastosowanie uproszczonych procedur. Projekt powiela jednocześnie szereg rozwiązań obowiązujących w polskim systemie prawnym, w szczególności w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zwanej dalej „specustawą drogową”, ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz ustawie z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012.

Rozwiązania prawne w projekcie ustawy

Przedmiot ustawy i przepisy ogólne

Budowa terminalu LNG, wraz z powiązаныmi z nim inwestycjami obejmuje stosunkowo wąski zakres przedmiotowy podejmowanych działań. Niemniej z uwagi na bezpieczeństwo energetyczne państwa i znaczenie tych inwestycji dla gospodarki krajowej, konieczne jest opracowanie i uchwalenie ustawy umożliwiającej sprawne i szybkie ich przeprowadzenie.

Za koniecznością szybkiej realizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG przemawiają wymogi nadrzędnego interesu publicznego, dlatego też projekt ustawy wprowadza

instytucjonalne oraz proceduralne ułatwienia, które mają urzeczywistniać gwarancje realizacji obowiązku zapewniania bezpieczeństwa energetycznego, ciążące na państwie.

Z uwagi na daleko posuniętą specyfikę inwestycji w zakresie terminalu LNG i wąski zakres przedmiotowy oraz ze względu na epizodyczny charakter ustawy, projekt wskazuje – w sposób enumeratywny – konkretne przedsięwzięcia oraz realizujące je podmioty (art. 2).

Ponadto, należy podkreślić, że inwestycje objęte projektowaną regulacją są już realizowane przez podmioty wskazane w art. 2 oraz art. 38. Należy zaznaczyć, że podobne rozwiązania nakładające obowiązki na podmioty odrębne od Skarbu Państwa były już stosowane w przypadku innych ustaw.

Należy również zwrócić uwagę, że ustawowe określenie konkretnych podmiotów realizujących inwestycje w zakresie terminalu wyeliminuje w sposób jednoznaczny potencjalne wątpliwości, co do podmiotów odpowiedzialnych za realizację tych inwestycji i umożliwi niezakłócone prowadzenie procesów inwestycyjnych mających na celu zakończenie inwestycji do końca roku 2013.

Przez „inwestycje w zakresie terminalu LNG” w projektowanej ustawie rozumie się następujące inwestycje, realizowane przez:

1) Urząd Morski w Szczecinie:

a) budowa infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zewnętrznego, w tym falochronu, toru wodnego, obrotnicy oraz oznakowania nawigacyjnego związanego z wymienioną infrastrukturą,

b) poszerzenie istniejącego toru wodnego do Świnoujścia,

c) przebudowa istniejącego falochronu w Świnoujściu;

2) Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście spółka akcyjna z siedzibą w Szczecinie:

budowa infrastruktury portowej, w tym stanowiska statkowego wyposażonego w urządzenia cumownicze, odbojowe i nawigacyjne, a także infrastruktury umożliwiającej zamontowanie instalacji do przesyłu gazu i poboru wody z morza;

3) Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. z siedzibą w Warszawie: budowa gazociągu Świnoujście – Szczecin, łączącego terminal z systemem przesyłowym, wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województwa zachodniopomorskiego;

4) Polskie LNG spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Świnoujściu: budowa terminalu.

Przez „inwestycje towarzyszące” w projektowanej ustawie rozumie się następujące inwestycje realizowane przez:

- 1) spółkę Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie:
 - a) rozbudowa podziemnego magazynu gazu Wierzchowice, w tym w szczególności:
 - budowa naziemnej infrastruktury technicznej,
 - wykonanie odwiertów magazynowych,
 - budowa gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej;
 - b) rozbudowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Mogilno, w tym w szczególności:
 - rozbudowa instalacji ługowniczej,
 - budowa komór magazynowych,
 - rozbudowa naziemnej infrastruktury technicznej,
 - budowa gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej;
 - c) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Kosakowo oraz kawernowego podziemnego magazynu gazu Goleniów, w tym w szczególności:
 - instalacji ługowniczej,
 - rurociągów i instalacji zrzutu solanki,
 - komór magazynowych,
 - naziemnej infrastruktury technicznej,
 - gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej.
- 2) spółkę Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. z siedzibą w Warszawie:
 - a) budowa gazociągów i instalacji przyłączeniowych dla podziemnych magazynów gazu wskazanych w pkt 1 powyżej,
 - b) budowa gazociągu Szczecin – Gdańsk wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw zachodniopomorskiego i pomorskiego,
 - c) budowa gazociągu Szczecin – Lwówek wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i wielkopolskiego,
 - d) budowa gazociągu Lwówek – Odolanów wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województwa wielkopolskiego,

- e) budowa gazociągu Gustorzyn – Odolanów wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego,
- f) budowa gazociągu Włocławek – Gdynia wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego,
- g) budowa gazociągu Rembelszczyzna – Gustorzyn wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego,
- h) budowa międzysystemowego Gazociągu Bałtyckiego (Baltic Pipe) stanowiącego połączenie systemów przesyłowych Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii, wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi.

Z uwagi na to, że budowa terminalu jest inwestycją wymagającą skoordynowanego działania kilku podmiotów projekt ustawy przewiduje, iż realizacja inwestycji będzie koordynowana przez spółkę Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A.

Powyższe jest zasadne z uwagi na to, że zakres inwestycji realizowanych przez Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. i Polskie LNG Sp. z o. o. stanowi najważniejszy i dominujący element całego zespołu zadań inwestycyjnych. Zadania realizowane przez pozostałe podmioty są powiązane funkcjonalnie z terminalem, ale mają charakter wspierający i uzupełniający. Stąd też zasadne jest, aby koordynatorem całego przedsięwzięcia była spółka Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A.

Projekt przewiduje, że w ramach koordynacji realizacji inwestycji spółka ta będzie sporządzała harmonogram realizacji. Harmonogram będzie wiążący dla wszystkich podmiotów zaangażowanych w inwestycję po zatwierdzeniu przez Ministra Skarbu Państwa. Mając na względzie, iż wykonywanie obowiązków w zakresie koordynacji będzie wymagało bieżącego podejmowania wielu działań (monitorowanie postępów, koordynacja obiegu dokumentów i informacji, raportowanie, itd.) projekt przewiduje, że spółka Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. może powierzyć wykonywanie tych zadań zewnętrznemu podmiotowi posiadającemu stosowną wiedzę i doświadczenie. Umowa taka byłaby zawierana po zasięgnięciu opinii pozostałych podmiotów zaangażowanych w realizację inwestycji w zakresie terminalu.

Mając na względzie umożliwienie efektywnej koordynacji projekt nakłada na podmioty zaangażowane w realizację inwestycji obowiązek udostępniania spółce Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A., jako koordynatorowi inwestycji, żądanych informacji związanych z realizacją inwestycji.

Nadzór nad realizacją inwestycji będzie wykonywał minister właściwy do spraw Skarbu Państwa z wykorzystaniem przysługujących mu uprawnień właścicielskich, jak również w ramach współpracy z właściwymi ministrami (Ministrem Gospodarki, Ministrem Infrastruktury) oraz innymi organami.

Lokalizacja inwestycji w zakresie terminalu

1. Projekt ustawy zakłada wprowadzenie szczególnych zasad lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG (Rozdział 2). Zgodnie z projektem, lokalizacja inwestycji w zakresie terminalu ustalana będzie na mocy decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, a nie – jak to jest obecnie – w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub, w razie ich braku, na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.
2. Decyzja lokalizacyjna będzie wydawana przez wojewodę odrębnie dla każdego z województw na obszarze których planowana jest lokalizacja inwestycji w zakresie terminalu. W układzie kompetencyjnym koncepcja nowej regulacji opiera się na przyznaniu wojewodom, jako przedstawicielom Rady Ministrów w województwie i organom odpowiedzialnym za zagadnienia bezpieczeństwa, generalnej kompetencji do wydawania decyzji administracyjnych dotyczących inwestycji w zakresie terminalu. Wojewoda powinien być w odniesieniu do tych inwestycji głównym decydentem i zarazem ośrodkiem odpowiedzialności za lokalizację przedsięwzięć oraz rozpoczęcie i zakończenie procesu budowlanego (art. 5 projektu).
3. Z uwagi na fakt, iż inwestycje w zakresie terminalu będą w praktyce realizowane przez kilka różnych podmiotów, zakłada się możliwość składania wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG przez więcej niż jednego inwestora w odniesieniu do całości lub części przedsięwzięcia (art. 5 ust. 1 i 2 projektu).
4. Art. 6 projektu zawiera szczegółowy katalog dokumentów i informacji, które inwestor będzie zobowiązany dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu. Katalog ten jest wzorowany na analogicznych rozwiązaniach przyjętych w specustawie drogowej i ustawie o transporcie kolejowym. Wynika z szerokich skutków prawnych, jakie decyzja lokalizacyjna wywołuje w zakresie w szczególności lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich (art. 6 ust. 1 pkt 2), podziału nieruchomości (art. 6 ust. 1 pkt 8) oraz w zakresie nabycia tytułu prawnego do nieruchomości (art. 6 ust. 1 pkt 9 – 11). Jednocześnie projekt

zakłada, że w zakresie pozwolenia wodnoprawnego zachowana zostaje kompetencja organów zgodnie z ustawą – Prawo wodne, a pozwolenie wodnoprawne ma stanowić załącznik do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej. Analogiczne rozwiązanie przyjęto w odniesieniu do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.

5. Art. 6 ust. 3 projektu nakazuje uzyskanie przez inwestora opinii właściwych organów; przy czym zakłada się jednocześnie, iż uzyskane opinie zastąpią uzgodnienia wymagane odrębnymi przepisami. Ze względu na konieczność przyspieszenia procesu przygotowania inwestycji w zakresie terminalu niezbędna jest rezygnacja z uzyskiwania wskazanych uzgodnień, na rzecz pozyskania opinii. Jest to jedyne wyjście przecinające trwające miesiącami uzgodnienia i radykalnie przyspieszające proces inwestycyjny. Analogiczne rozwiązanie zostało przyjęte m.in. w specustawie drogowej.
6. W celu przyspieszenia procedury wydawania decyzji lokalizacyjnej przewidziano (art. 6 ust. 4 projektu), iż opinie, o których mowa w pkt 5, będą wydawane w terminie nie dłuższym niż 14 dni, przy czym niewydanie opinii w tym terminie będzie traktowane jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, a opinie te, zastąpią uzgodnienia, pozwolenia, opinie, zgody bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami (art. 6 ust. 5 projektu).
7. Przyjęto, iż o wszczęciu postępowania o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu będzie zawiadamiany wnioskodawca. Właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości, na których będą lokalizowane inwestycje, zawiadomienia o wszczęciu postanowienia będą wysyłane na adres określony w katastrze nieruchomości. Rozwiązanie to ma na celu uniknięcie długotrwałych procedur związanych z ustalaniem adresów stron postępowania. Niezależnie od tych zawiadomień, wszczęcie postępowania będzie przedmiotem obwieszczenia (art. 8 ust. 1 projektu).
8. Projekt ustawy przewiduje w art. 8 ust. 2 instytucję tzw. „rezerwacji terenu”, na wzór obecnych przepisów o drogach publicznych, realizowanej przez m.in. odmowę wydawania pozwoleń budowlanych. Z dniem doręczenia decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa i jednostki samorządu terytorialnego, objęte wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, nie będą mogły być przedmiotem obrotu w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami.

W przypadku zbycia własności nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego gruntów objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, nabywca jak i zbywca będą zobowiązani do zgłoszenia do właściwego wojewody

nowego właściciela lub użytkownika wieczystego, który przystąpi do toczącego się postępowania jako strona w miejsce zbywcy nieruchomości; zmiana właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu nie ma wpływu na toczące się postępowanie; brak dokonania powyższego zgłoszenia i prowadzenie postępowania bez udziału nowego właściciela lub użytkownika wieczystego nie będzie stanowił podstawy do wznowienia postępowania.

9. Przepis art. 9 projektu ma na celu usprawnienie rozwiązań wynikających z treści art. 34 Kodeksu postępowania administracyjnego. Zamierzeniem było uniknięcie sytuacji, w której postępowanie o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu przedłuża się ze względu na toczące się postępowania sądowe, których przedmiotem jest wyznaczenie przedstawiciela dla osoby nieobecnej lub niezdolnej do czynności prawnych. Z tego względu przyjęto, iż w każdym wypadku organ prowadzący postępowanie wyznacza z urzędu dla osoby nieobecnej lub niezdolnej do czynności prawnych przedstawiciela, który będzie uprawniony do działania do czasu wyznaczenia przedstawiciela lub kuratora przez sąd.
10. Art. 10 ust. 1 projektu określa szczegółowo treść decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu. Projekt zakłada włączenie postępowania podziałowego – w zakresie podziału nieruchomości – do postępowania lokalizacyjnego. W ten sposób decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu staje się zarazem decyzją o zatwierdzeniu załączonego do wniosku lokalizacyjnego projektu podziału nieruchomości (art. 10 ust. 1 pkt 6 projektu).
11. Z uwagi na konieczność prowadzenia inwestycji również w polskich obszarach morskich, decyzja lokalizacyjna będzie również wskazywać lokalizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (art. 10 ust. 1 pkt 10 projektu).
12. Art. 12 ust. 1 projektu określa zasady doręczania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu. Przyjęto w tym zakresie analogiczne rozwiązania jak w przypadku zawiadomienia o wszczęciu postępowania (art. 8 ust. 1 projektu). Wprowadzono zasadę, iż organem odwoławczym od decyzji wojewody będzie minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej (art. 5 ust. 3).
13. Projekt, m.in. na wzór specustawy drogowej, przewiduje wyłączenie stosowania przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a decyzja

o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG wydawana ma być w oderwaniu od istniejących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (art. 13 projektu). Zaproponowana koncepcja lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG, ze względu na wyłączenie procedur wprowadzania tych inwestycji do istniejących planów lub oczekiwania na uchwalenie nowych, zapewnia znaczne przyspieszenie procesu inwestycyjnego. Zaproponowane rozwiązanie zakładające wydawanie decyzji lokalizacyjnych przez wojewodę – niezależnie od istnienia lub treści planów zagospodarowania przestrzennego – pozwoli na szybsze przygotowanie realizacji inwestycji. W niniejszej sprawie kwestia bezpieczeństwa energetycznego państwa i konieczność szybkiej realizacji inwestycji, uzasadnia pominięcie etapu planowania przestrzennego. Projekt ustawy nie pozbawia gmin całkowicie władztwa planistycznego, gdyż udział jednostek samorządu terytorialnego w procesie lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG będzie zapewniony poprzez wprowadzenie obowiązku uzyskania opinii właściwego miejscowo wójta, burmistrza albo prezydenta miasta. Wymaga też podkreślenia, że rozwiązanie analogiczne do proponowanego, znajduje się już w polskim systemie prawnym – w przepisach specustawy drogowej. Przepisy te – pomimo skargi kwestionującej ich konstytucyjność – zostały usankcjonowane jako zgodne z Konstytucją przez Trybunał Konstytucyjny (wyrok TK z dnia 6 czerwca 2006 r., sygn. akt K 23/05). Trybunał Konstytucyjny pokreślił, iż „zasada udziału samorządu terytorialnego w sprawowaniu władzy nie może być rozumiana absolutnie, to znaczy w ten sposób, że samorząd może działać tam wszędzie, gdzie uzna to za stosowne, biorąc za kryterium tylko to, że dana kwestia dotyczy spraw lokalnych. Ustawodawca może dojść do wniosku, że ze względu na wagę sprawy i jej ogólnopaństwowe znaczenie niektóre problemy (...) powinny należeć do kompetencji organów administracji rządowej po to, aby można było prowadzić w tym zakresie jednolitą politykę w skali państwa”¹. W tym samym wyroku, Trybunał Konstytucyjny stwierdził, iż wyłączenie w specustawie drogowej stosowania przepisów ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym nie jest sprzeczne z Konstytucją – „Jeżeli bowiem celem ustawy było uproszczenie procedur przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, to wyłączenie spod reżimu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym takich spraw może przyczynić się do szybszej realizacji inwestycji drogowych. Zastosowanie pełnego trybu i warunków, zawartych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, powodowałoby znaczne opóźnienia związane z realizacją budowy dróg w Polsce, a nawet prowadziłyby do paraliżu procesu

¹ Trybunał Konstytucyjny przedstawił takie stanowisko również w sprawie o sygn. akt K 14/93.

decyzyjnego. Ze względu zatem na priorytetowy interes publiczny, jakim jest niewątpliwie poprawa infrastruktury drogowej w Polsce, i konieczność racjonalnego wykorzystania unijnych środków finansowych, możliwe są odstępstwa, a nawet wyłączenia stosowania niektórych ustaw w związku z realizacją inwestycji drogowych. Ustawodawca korzysta w tym zakresie z szerokiej swobody, ograniczonej jedynie zasadami konstytucyjnymi. Wyłączenie stosowania procedur przewidzianych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ze względu na konkretne wartości konstytucyjne, nie zwalnia decydentów od troski o należyte przestrzeganie i kształtowanie ładu przestrzennego w Polsce oraz roztropnej troski o interesy lokalne, ale uwalnia od typowych procedur, które mogłyby uniemożliwiać i paraliżować podejmowanie decyzji w zakresie lokalizacji dróg i pozwoleń budowlanych. Ma też służyć procesowi harmonizacji interesów lokalnych z interesem ogólnonarodowym. Trybunał nie dopatrył się więc w treści kwestionowanych przepisów wad powodujących ich niekonstytucyjność.” Zważywszy na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, powyższe wywody Trybunału Konstytucyjnego znajdują odpowiednie zastosowanie do inwestycji w zakresie terminalu LNG i dlatego też projekt ustawy należy uznać za zgodny z ustawą zasadniczą.

14. Zgodnie z projektem ustawy decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu będzie wiążąca dla zarządcy drogi wydającego zezwolenie na zajęcie pasa drogowego (art. 14 ust. 2 projektu). Rozwiązanie to ma na celu przyspieszenie realizacji inwestycji w tych wypadkach, w których konieczne jest umieszczenie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej, wchodzących w skład inwestycji.
15. Przepis art. 15 ust. 2 projektu przewiduje analogiczne rozwiązania do tych, które są przewidziane w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w odniesieniu do decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Celem tego przepisu jest, aby organ wydający pozwolenie na budowę nie mógł kształtować lokalizacji inwestycji w sposób odmienny niż wskazano w decyzji lokalizacyjnej.
16. Projekt ustawy zakłada, iż pozwolenia na budowę w zakresie inwestycji związanych z terminalem będą wydawane przez wojewodę (art. 15 projektu). Rozwiązanie to jest konsekwencją przyjętego założenia, zgodnie z którym wojewoda ma być głównym decydem w procesie inwestycyjnym w zakresie terminalu. Art. 15 ust. 4 projektu przewiduje wprowadzenie, w odniesieniu do postępowania w przedmiocie pozwolenia na budowę, analogicznych rozwiązań jakie przyjęto w postępowaniu o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

17. Potrzeba wprowadzenia do projektu ustawy art. 16 ust. 1 zaistniała w związku z tym, iż realizacja inwestycji na terenach zadrzewionych związana jest z potrzebą przeprowadzenia dodatkowych procedur w zakresie m.in. usuwania drzew i krzewów. W obecnym stanie prawnym wiąże się to z uzyskaniem zezwoleń wydanych przez odpowiednie władze. Regulacje te związane są z długotrwałymi procedurami po stronie inwestora i tworzą istotne bariery w możliwości wykorzystywania terenów zadrzewionych na potrzeby inwestycji. W związku z powyższym zaproponowane zostało rozwiązanie, zgodnie z którym usunięcie drzew i krzewów następowaloby na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę.
18. Projekt ustawy przewiduje również wyłączenie stosowania do inwestycji części przepisów rozdziału 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, regulujących procedurę uzyskiwania pozwolenia na wycięcie krzewów i drzew.
19. Zgodnie z art. 17 projektu organem właściwym do wydania pozwolenia na użytkowanie inwestycji w zakresie terminalu będzie wojewoda. Jest to konsekwencja przyjętych założeń, odnośnie powierzenia temu organowi obowiązków związanych z całością procesu inwestycyjnego.
20. Art. 18 projektu reguluje termin wydania pozwolenia wodnoprawnego na zasadach określonych w ustawie – Prawo wodne w sytuacji, w której takie pozwolenie jest niezbędne dla wydania decyzji o lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.
21. Art. 19 projektu nakłada na organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji w zakresie terminalu obowiązek zawiadomienia organu wyższego stopnia o złożeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wydaniu takiej decyzji w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
22. Art. 19 ust. 3 projektu ustawy precyzyjnie określa termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co w praktyce pozwoli na skrócenie procedury wydania tej decyzji i poprzedzającej jej procedury oceny oddziaływania na środowisko.

Nabywanie nieruchomości pod inwestycje w zakresie terminalu

1. Projekt ustawy zakłada daleko idące ułatwienia w nabywaniu nieruchomości pod inwestycje w zakresie terminalu. Czerpie w tym zakresie z rozwiązań zawartych w specustawie drogowej oraz w ustawie o transporcie kolejowym. Przyjęcie takiego wzorca

jest w pełni uzasadnione, ponieważ na etapie przygotowania inwestycji dotyczącej terminalu (obejmującej m.in. gazociągi), istnieje duże podobieństwo wymaganych działań i uwarunkowań. Wynika to z liniowego charakteru obiektów powodującego m.in. ingerencję inwestycji jednocześnie w obszar dużej liczby nieruchomości będących przedmiotem prawa własności lub użytkowania wieczystego wielu podmiotów.

2. W art. 20 ust. 3 projektu przyjęto rozwiązanie, które powinno znacznie przyspieszyć procedury administracyjne związane z przejściem terenu pod inwestycję. Ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu będzie mogła bowiem wywierać skutek decyzji wywłaszczeniowej. Zważywszy jednocześnie na różny zakres przedmiotowy omawianych inwestycji, decyzja odnośnie skutku w postaci wywłaszczenia nieruchomości zależeć będzie od wniosku inwestora. Przedmiotem wywłaszczenia będą wyłącznie te nieruchomości, które zostały wskazane przez wnioskodawcę we wniosku o ustalenie lokalizacji w zakresie terminalu.
3. Art. 20 ust. 4 projektu stanowi, iż jeżeli na prawie własności lub prawie użytkowania wieczystego wywłaszczanych nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, to z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stanie się ostateczna, te wygasną.
4. Istotne znaczenie ma proponowany przepis art. 20 ust. 6 projektu, zgodnie z którym inwestor nabędzie z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu stanie się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego wywłaszczonych nieruchomości gruntowych wraz z prawem własności budynków, urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach. Rozwiązanie to ma na celu przyspieszenie procedur związanych z przekazaniem wywłaszczonych nieruchomości inwestorowi. W tym zakresie korzystano z doświadczeń wynikających z ustawy o transporcie kolejowym.
5. Projektowany art. 22 ust. 2 upoważnia wojewodę do wypowiedzenia, za odszkodowaniem, umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia nieruchomości stanowiącej własność Skarbu Państwa, która została przeznaczona na inwestycję w zakresie terminalu.
6. W art. 23 projektu zaproponowano przepisy szczegółowo regulujące sprawy odszkodowań; przede wszystkim wskazano sposób ustalania odszkodowania z tytułu utraty praw do nieruchomości, tj. zobowiązano organ do ustalania wartości nieruchomości według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu przez organ I instancji oraz według jej wartości w dniu ustalenia wysokości odszkodowania. Rozwiązanie to uwzględnia orzecznictwo Sądu Najwyższego

oraz sądów administracyjnych i jest zgodne z normą konstytucyjną zawartą w art. 21 ust. 2 Konstytucji RP. Przyjęte w przepisie art. 23 projektu rozwiązania są wzorowane na tych, które zostały zastosowane w specustawie drogowej i ustawie o transporcie kolejowym.

7. Art. 23 ust. 3 projektu przewiduje, iż wysokość odszkodowania będzie ustalana na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu uzgodnienia wysokości odszkodowania pomiędzy wojewodą a dotychczasowym właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości czy też osobą posiadającą ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości albo w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie to będzie podlegać waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości. Powyższe rozwiązanie jest spójne z ustawą z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami – ustawą systemowo regulującą przedmiotową problematykę.
8. W art. 23 ust. 4 projektu zawarto propozycję uregulowania kwestii związanych z ustalaniem odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych. W szczególności zaproponowano, iż jeżeli na nieruchomościach przeznaczonych pod budowę inwestycji w zakresie terminalu ustanowione zostały ograniczone prawa rzeczowe, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu będzie zmniejszana o kwotę równą wartości tych praw. Ponadto zaproponowano, aby kwota ta wypłacana była na rzecz osób, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe – jako odszkodowanie z tytułu wygaśnięcia tych praw. Dodatkowo jednoznacznie wskazano, że wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu wraz z odszkodowaniem z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych ustanowionych na tej nieruchomości lub na prawie użytkowania wieczystego nie będzie mogła przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego (art. 23 ust. 5 projektu). Jednocześnie art. 23 ust. 6 i 7 projektu regulują zasady ustalania odszkodowania za wygaśnięcie hipoteki, w ten sposób, iż jest ono ustalane w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką, jednakże nieprzekraczającej wartości nieruchomości lub

wartości prawa użytkowania wieczystego. Odszkodowanie to będzie zaliczane na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami.

9. Przepisy art. 23 ust. 8 i 9 projektu zmierzają ku temu, aby wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte pod inwestycje w zakresie terminalu odpowiadała przesłance „słusznego odszkodowania” określonej w art. 21 ust. 2 Konstytucji RP. Związane jest to m.in. z dotychczasowym orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego, w którym podnoszono, iż słuszne odszkodowanie powinno mieć charakter ekwiwalentny do wartości wyłączonego dobra. Oznacza to, że odszkodowanie powinno dawać właścicielowi bądź użytkownikowi wieczystemu możliwość odtworzenia analogicznego stanu jaki miał przed pozbawieniem praw do nieruchomości. Gwarancji takiej nie daje ustalenie wysokości odszkodowania na poziomie równym jedynie wartości wyłączonego prawa, określonej przez rzeczoznawcę majątkowego. Odtworzenie sytuacji majątkowej sprzed wyłączenia wymaga, poza zakupem nieruchomości, także poniesienia dodatkowych kosztów związanych np. z poszukiwaniem tej nieruchomości, podatkami i opłatami związanymi z nabyciem, czy też przeprowadzką. W związku z tym w ust. 8 oraz 9 zaproponowano, aby wysokość odszkodowania za przejęte nieruchomości była wyższa niż ustalona przez rzeczoznawcę majątkowego w operacie szacunkowym wartości nieruchomości. Jednocześnie należy mieć na uwadze konieczność zachowania racjonalności działania ustawodawcy w zakresie określania zasad ustalania wysokości odszkodowania i właściwego wyważenia interesu publicznego i prywatnego. Dotyczy to w szczególności następstw dla budżetu państwa. Z tego też powodu zaproponowano, aby wysokość odszkodowania ustalona na podstawie wartości nieruchomości powiększana była o 5 % w przypadku, w którym dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu, odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie oraz o kwotę 10 000 zł w przypadku, gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym wydzielony został lokal mieszkalny. Wskazać należy, że analogiczne rozwiązanie przewiduje specustawa drogowa oraz ustawa o transporcie kolejowym.
10. Ponadto w art. 23 ust. 11 projektu zapisano, że jeżeli przejęcie nieruchomości będzie dotyczyło przejęcia terenu, na którym zlokalizowane są obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, zrealizowane przy wykorzystaniu środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub innych źródeł

zagranicznych, odszkodowanie powiększa się o kwotę środków podlegających zwrotowi. Wiele spośród inwestycji jednostek samorządu terytorialnego jest albo zostało zrealizowanych przy udziale środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej. Zmiana przeznaczenia gruntu (pod taką nieruchomością jednostki samorządu terytorialnego), tj. jej przeznaczenie na inwestycję w zakresie terminalu, będzie rodziło konsekwencje finansowe dla tej jednostki. Chodzi o zwrot środków otrzymanego dofinansowania przez jednostkę samorządu terytorialnego w przypadku, gdy inwestycja nie zachowała określonej w umowie dofinansowania trwałości.

11. Przepis art. 24 projektu przewiduje alternatywną, w odniesieniu do pełnego wywłaszczenia, formę nabycia praw do nieruchomości pod inwestycję w zakresie terminalu. Także w tym wypadku skutki wynikające z art. 24 będą odnosiły się wyłącznie do tych nieruchomości, które zostały wskazane przez wnioskodawcę we wniosku o ustalenie lokalizacji w zakresie terminalu. Jako najskuteczniejsze rozwiązanie uznano wydanie przez właściwy organ administracji decyzji ograniczającej prawa właściciela albo użytkownika wieczystego i dającej możliwość inwestorowi prowadzenia na tym gruncie inwestycji. W tym zakresie wykorzystano istniejące już rozwiązania zawarte w przepisach ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami tj. w jej art. 124, z uwzględnieniem wprowadzenia pewnych zmian. Najważniejsza z nich to przyznanie kompetencji do ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości wojewodzie. Rozstrzygnięcie w tym zakresie wydawane byłoby w ramach decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG. Jednocześnie wyłączono stosowanie art. 124 ust. 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami, a co za tym idzie czasochłonną procedurę rokowań z właścicielem nieruchomości.
12. Przepis art. 25 ust. 1 projektu ma na celu zagwarantowanie inwestorowi prawa zajęcia terenów wód płynących, dróg publicznych bądź terenów linii kolejowej na czas realizacji inwestycji. Rozwiązanie to umożliwi nieodpłatne zajęcie tych terenów na czas realizacji inwestycji, co z kolei uczyni proces realizacji inwestycji płynniejszym i znacznie go skróci.
13. Przepis art. 26 pozwoli na wprowadzenie ważnego ułatwienia proceduralnego w zakresie realizacji inwestycji, w przypadku konieczności korzystania w trakcie prowadzenia i eksploatacji inwestycji z terenów pokrytych wodami stanowiącymi własność Skarbu Państwa.
14. W związku z tym, że w zakresie określonym w art. 25 ust. 1 oraz art. 27 ust. 3 projekt może być odczytywany jako stanowiący podstawę do udzielenia pomocy publicznej, w

przypadku faktu zaistnienia takiej pomocy nie będzie ona musiała być notyfikowana Komisji Europejskiej jako pomoc indywidualna z uwagi na to, że korzyści wynikające z możliwości nieodpłatnego zajęcia przez inwestora terenu na czas realizacji inwestycji oraz z nieodpłatnego przejęcia przez Lasy Państwowe drewna z wycinki drzew i krzewów nie będą przekraczały kwot pomocy de minimis.

15. Przepis art. 27 nakłada na Lasy Państwowe obowiązek dokonania wycinki drzew i krzewów rosnących na nieruchomościach niezbędnych do realizacji inwestycji, zarządzanych przez ten podmiot na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach i obowiązek uprzątnięcia wyciętych drzew i krzewów. Przepisem tym niniejsza ustawa wprowadza kolejne ułatwienie w realizacji inwestycji, zobowiązując do współpracy w realizacji inwestycji, podmiot, którego współpraca jest konieczna. Koszty wycinki ponosi inwestor.
16. W związku z faktem, że większość kluczowych regulacji dotyczących inwestycji w zakresie terminalu, związanych z ochroną gruntów rolnych i leśnych zawarta jest w niniejszej ustawie, art. 28 wyłącza stosowanie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu.

Udzielanie zamówień na realizację inwestycji w zakresie terminalu

1. Doświadczenia wynikające z ukraińsko-rosyjskiego kryzysu gazowego, który spowodował przerwanie dostaw gazu do UE, w tym do Polski, pokazały pilną potrzebę zróżnicowania nie tylko kierunków dostaw gazu ale także dywersyfikacji źródeł tych dostaw. Należy zauważyć, że Polska w związku z brakiem odpowiedniej infrastruktury nie posiada obecnie możliwości odbioru gazu z innych kierunków i jest tym samym w sposób szczególny narażona na ryzyko przerwania dostaw i tym samym na zagrożenie bezpieczeństwa energetycznego (zwłaszcza w kontekście wzrastających ilości zużywanego gazu (zarówno przez przemysł, jak również odbiorców indywidualnych)).
2. Z uwagi na konieczność ujęcia w bilansie energetycznym kraju dostaw gazu skroplonego poczynszy od przełomu 2013/2014 r. należy stwierdzić, iż ze względu na stan zaawansowania inwestycji w zakresie terminalu gazu skroplonego zastosowanie przepisów prawa zamówień publicznych do usług, dostaw i robót budowlanych

niezbędnych do realizacji inwestycji stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa energetycznego państwa.

3. Inwestycja w zakresie terminalu LNG stanowi na chwilę obecną jedyną, możliwą do wykonania w stosunkowo krótkim okresie czasu inwestycję pozwalającą na realne uzyskanie dywersyfikacji źródeł gazu w ilości pozwalającej na zabezpieczenie bezpieczeństwa energetycznego. Budowa terminalu LNG docelowo pozwoli na uzyskanie tą drogą gazu w ilości do 7,5 mld m³ rocznie, co odpowiada około 75 % obecnie importowanej przez Polskę ilości gazu i około 50 % całkowitego zużycia gazu w Polsce.
4. W dzisiejszej sytuacji przerwanie dostaw gazu z jednego źródła co jest w świetle ostatnich wydarzeń niebezpieczeństwem bardzo realnym, przy braku możliwości zapewnienia jego dostaw z innego źródła powoduje zagrożenie prawidłowego funkcjonowania gospodarki. Dlatego też uwzględniając obecną sytuację w sektorze gazownictwa oraz nie zrównoważoną strukturę dostaw importowych wybudowanie terminalu LNG jest sprawą niezwykle istotną.
5. Należy podkreślić, że na poziomie wspólnotowym zostały wydane przepisy zmierzające do zapewnienia większego bezpieczeństwa dostaw gazu. Przepisy te zawiera dyrektywa Rady 2004/67/WE, z dnia 26 kwietnia 2004 r. dotycząca środków zapewniających bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego.
Dyrektywa określa środki, które zgodnie z jej postanowieniami stanowią instrumenty służące zapewnieniu bezpieczeństwa dostaw gazu. Katalog ten jest katalogiem otwartym i lista ta nie jest wyczerpująca. Wśród wskazanych w załączniku instrumentów znajdują się między innymi:
 - zróżnicowanie źródeł dostaw gazu,
 - inwestycje w infrastrukturę do importu gazu poprzez terminale regazyfikujące oraz rurociągi.
6. Należy dodatkowo zaznaczyć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego stanowi składnik pojęcia „istotny interes bezpieczeństwa państwa” i może być podstawą do wyłączenia stosowania przepisów Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (por. w szczególności orzeczenie TSWE w spr. Campus Oil).
7. Jedną z kluczowych barier w szybkiej realizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG wynika z regulacji zawartych w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych. W ustawie tej przewidziano stosunkowo długie terminy, które mają zapewnić wykonawcom możliwość uzyskania ze znacznym wyprzedzeniem informacji o

planowanym zamówieniu, a także możliwość bardzo wczesnego przygotowania się do udziału w postępowaniu. Regulacje te, w powiązaniu z systemem protestów, odwołań, czy skarg do sądów, w praktyce prowadzą do znaczącego wydłużenia czasu trwania postępowania. Niejednokrotnie też, w związku z działaniami wykonawców, występują przypadki przerwania postępowań.

8. W związku z powyższym w przypadku realizacji inwestycji, w kontekście bezpieczeństwa dostaw paliw gazowych do Polski, istnieje obiektywne i bardzo poważne uzasadnienie dla przyjęcia, że w tym projekcie kluczowy jest czas jego realizacji i to on powinien stanowić nadrzędny priorytet, w szczególności, kiedy tak jak wskazano powyżej, Polska już obecnie, bez rozwoju nowej infrastruktury mogącej zapewnić dywersyfikację dostaw, nie jest w stanie zapewnić sobie wystarczającego bezpieczeństwa energetycznego. W tym aspekcie stosowanie przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych w praktyce może stanowić poważną barierę w szybkim udzielaniu zamówień na realizację inwestycji w zakresie terminalu LNG.
9. Z uwagi na konieczność ochrony istotnego interesu bezpieczeństwa państwa polskiego (bezpieczeństwo energetyczne) projekt ustawy podkreśla możliwość wyłączenia stosowania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych w stosunku do zamówień bezpośrednio służących realizacji inwestycji w zakresie terminalu LNG, które zostały enumeratywnie wymienione w art. 2 ust. 2 ustawy (art. 31 projektu). Należy podkreślić, że intencją projektodawcy było umożliwienie szybkiego i sprawnego, a zarazem przejrzystego i szanującego zasady konkurencji przeprowadzenia postępowań o udzielanie zamówień związanych bezpośrednio z inwestycjami w zakresie terminalu wymienionymi w art. 2 ust. 2 ustawy. W tym zakresie wyłączenie stosowania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych dotyczyć powinno jedynie najistotniejszych, a zarazem najbardziej złożonych, czasochłonnych i obarczonych największym ryzykiem elementów projektów obejmujących przede wszystkim zamówienia na prace projektowe, roboty budowlane, generalną realizację inwestycji, a także usługi finansowe. W tym zakresie wyłączenie stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych nie powinno być stosowane, jeżeli koszty dostaw, usług lub robót budowlanych będących przedmiotem zamówienia zgodnie z przepisami o rachunkowości nie są wliczane do ceny nabycia lub kosztów wytworzenia środków trwałych w budowie, środków trwałych lub wartości niematerialnych i prawnych, z wyłączeniem usług finansowych związanych z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji w zakresie terminalu. Wyłączenie stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych będzie zgodne z art. 21 dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu

Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, który stanowi, że „nie ma [ona] zastosowania do zamówień, określonych jako tajne przez Państwo Członkowskie, jeżeli ich realizacji muszą towarzyszyć szczególne środki bezpieczeństwa, zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi obowiązującymi w danym Państwie Członkowskim, lub jeżeli wymaga tego ochrona podstawowych interesów bezpieczeństwa Państwa Członkowskiego”. Regulacja ta znajduje również oparcie w art. 14 dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi, zgodnie z którym „nie ma ona zastosowania do zamówień publicznych określonych jako tajne, jeżeli ich realizacji muszą towarzyszyć szczególne środki bezpieczeństwa zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi obowiązującymi w danym Państwie Członkowskim, albo jeżeli wymaga tego ochrona podstawowych interesów tego państwa.”.

10. Orzecznictwo TSWE oraz przepisy dyrektywy Rady 2004/67/WE wskazują zatem, że inwestycja w terminal regazyfikujący LNG jest inwestycją zwiększającą bezpieczeństwo dostaw gazu, a tym samym bezpieczeństwo energetyczne, a to, jako przesłanka istotnego interesu bezpieczeństwa państwa, może stanowić podstawę do wyłączenia stosowania przepisów prawa wspólnotowego, w tym wyłączenia stosowania dyrektywy dot. zamówień publicznych. Należy podkreślić po raz kolejny, że bezpieczeństwo dostaw jest obecnie zagrożone (poprzez brak infrastruktury mogącej służyć dywersyfikacji dostaw), a ryzyko wystąpienia tego zagrożenia w znacznym stopniu uprawdopodobnione (w szczególności pokazał to ostatni „kryzys gazowy”). Warte podkreślenia jest również, że projekt budowy terminalu LNG w Świnoujściu nie jest projektem nowym, co powoduje, że stan zaawansowania prac jest taki, że przy zastosowaniu określonych w projektowanej ustawie procedur, daje największe szanse na szybkie i trwałe zapewnienie możliwości dywersyfikacji dostaw gazu, a tym samym zapewnienie Polsce minimalnego poziomu bezpieczeństwa energetycznego.
11. Uwzględniając powyższe, projekt ustawy (art. 1 ust. 1) przesądza, że realizacja inwestycji w zakresie terminalu LNG, bez inwestycji towarzyszących, jest dokonywana w celu ochrony istotnego interesu bezpieczeństwa państwa polskiego. Jako że jednocześnie inwestycja musi być wykonana pilnie, może to uzasadniać wyłączenie stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych (art. 31 ust. 1 projektu). Projekt przewiduje w związku z

tym, że umowy o wartości przekraczającej określone kwoty będą zawierane w innym trybie, lecz z zachowaniem zasad przejrzystości i konkurencyjności.

Finansowanie inwestycji

1. Projekt wskazuje na szerokie spektrum możliwości finansowania inwestycji w zakresie terminalu LNG. Inwestycje mogą być finansowane zarówno ze środków własnych inwestorów, ze środków pozyskanych na rynku finansowym, z dostępnych środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, jak i z innych źródeł. Opracowany zostanie Program Rządowy dla budowy terminalu LNG szczegółowo określający zasady i źródła finansowania inwestycji.
2. W odniesieniu do inwestycji realizowanej przez Urząd Morski w Szczecinie projekt przewiduje, że inwestycja ta będzie finansowana ze środków budżetowych ustalonych w programie wieloletnim. Z uwagi na to, że budżet państwa będzie ponosił koszty inwestycji w zakresie terminalu tylko w odniesieniu do przedsięwzięć realizowanych przez Urząd Morski w Szczecinie, nie wystąpi w tym przypadku udzielenie pomocy publicznej, bowiem Urząd Morski nie jest podmiotem gospodarczym. Notyfikacji Komisji Europejskiej nie będą wymagały także poręczenia i gwarancje, o których mowa w art. 33 ust. 2, gdyż nie przewiduje się stosowania żadnych preferencji w udzielaniu przez Skarb Państwa poręczeń i gwarancji podmiotom przygotowującym i realizującym inwestycje w zakresie terminalu.
3. Art. 33 ust. 3 przesądza, że koszty realizacji inwestycji w zakresie terminalu będą stanowiły koszty uzasadnione w rozumieniu przepisów Prawa energetycznego dotyczących kalkulacji taryf. Wpływ uwzględnienia tych kosztów na kształtowanie poszczególnych taryf będzie zależał od przyjętego modelu taryfowego w odniesieniu do usług przesyłowych i regazyfikacyjnych oraz od kształtowania się rynku gazu skroplonego w Polsce. Przedmiotowa propozycja ma na celu usunięcie wątpliwości co do zasady uwzględniania kosztów inwestycji w zakresie terminalu przy kształtowaniu taryf związanych z przesyłaniem gazu.

Postępowanie administracyjne dla realizacji inwestycji w zakresie terminalu

1. Istotnym elementem projektu ustawy jest katalog przepisów zawierających konkretne ułatwienia i uproszczenia obowiązujących procedur, w szczególności administracyjnych.

Znaczna część przepisów upraszczających obecnie obowiązujące procedury dotyczy procesu budowlanego, bowiem w tym zakresie uproszczenia te są najbardziej potrzebne, aby wybudować infrastrukturę w zakresie terminalu.

2. Znajdując uzasadnienie w przyjęciu nadzwyczajnych regulacji prawnych w odniesieniu do inwestycji w zakresie terminalu, projekt ustawy powiela ułatwienia przyjęte w przepisach dotychczas obowiązujących ustaw, m.in. ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz specustawy drogowej. Art. 34 ust. 1 projektu nadaje natychmiastową wykonalność decyzjom administracyjnym wydawanym w związku z realizacją inwestycji w zakresie terminalu. Istotą natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnych jest to, że decyzja staje się od razu wykonalna i jednocześnie stanowi tytuł egzekucyjny, a wniesienie odwołania od takiej decyzji w terminie przez jakikolwiek podmiot trzeci nie wstrzymuje wykonywania tej decyzji przez podmiot, który ją uzyskał, przystępujący na tej podstawie do realizacji poszczególnych etapów przedsięwzięć.
3. Wprowadzono kwalifikowane wymagania dotyczące odwołań od decyzji, obejmujące konieczność przedstawienia zarzutów przeciw decyzji, określania istoty i zakresu żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazywania dowodów uzasadniających to żądanie (art. 34 ust. 3 projektu).
4. Ponadto projekt ustawy zakłada, że w przypadku wniesienia odwołania od decyzji, organ administracji rozpatrzy takie odwołanie w terminie 14 dni (art. 34 ust. 4). Analogicznie skrócono termin rozpatrywania skarg przez sąd administracyjny (art. 35 ust. 1 pkt 2 projektu) oraz termin rozpatrzenia skargi kasacyjnej (art. 35 ust. 2 projektu).
5. Nie mniej ważną regulacją zaproponowaną w projekcie jest art. 36 ust. 1, zgodnie z którym nie będzie można stwierdzić nieważności ostatecznej decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu wydanej na wniosek właściwego podmiotu, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji zostanie złożony po upływie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę obiektu budowlanego. Regulację tę analogicznie stosuje się do decyzji o pozwoleniu na budowę. Zasadniczym założeniem leżącym u podstaw niniejszego rozwiązania jest jak najszersze zabezpieczenie inwestycji budowlanych związanych z budową terminalu, przed zagrożeniem wstrzymania ich realizacji, co mogłoby spowodować istotne utrudnienia w realizacji zobowiązań Rządu w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa.

Inwestycje towarzyszące

1. Projekt przewiduje (art. 38) również szereg inwestycji towarzyszących, realizowanych przez następujące podmioty:
 - 1) Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie:
 - a) rozbudowa podziemnego magazynu gazu Wierzchowice, w tym w szczególności:
 - budowa naziemnej infrastruktury technicznej,
 - wykonanie odwiertów magazynowych,
 - budowa gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej;
 - b) rozbudowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Mogilno, w tym w szczególności:
 - rozbudowa instalacji ługowniczej,
 - budowa komór magazynowych,
 - rozbudowa naziemnej infrastruktury technicznej,
 - budowa gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej;
 - c) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Kosakowo oraz kawernowego podziemnego magazynu gazu Goleniów, w tym w szczególności:
 - instalacji ługowniczej,
 - rurociągów i instalacji zrzutu solanki,
 - komór magazynowych,
 - naziemnej infrastruktury technicznej,
 - gazociągów łączących obiekty instalacji magazynowej.
 - 2) Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. z siedzibą w Warszawie:
 - a) budowa gazociągów i instalacji przyłączeniowych dla podziemnych magazynów gazu wskazanych w pkt 1 powyżej,
 - b) budowa gazociągu Szczecin – Gdańsk wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw zachodniopomorskiego i pomorskiego,
 - c) budowa gazociągu Szczecin – Lwówek wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i wielkopolskiego,
 - d) budowa gazociągu Lwówek – Odolanów wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województwa wielkopolskiego,

- e) budowa gazociągu Gustorzyn – Odolanów wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego,
 - f) budowa gazociągu Włocławek – Gdynia wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego,
 - g) budowa gazociągu Rembelszczyzna – Gustorzyn wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego,
 - h) budowa międzysystemowego Gazociągu Bałtyckiego (Baltic Pipe) stanowiącego połączenie systemów przesyłowych Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii, wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi.
2. Inwestycje, o których mowa w art. 38 pkt 1 projektu, obejmujące budowę podziemnych magazynów gazu są jednym z bardzo istotnych elementów systemu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Ich budowa, w połączeniu z możliwościami odbioru gazu z terminalu, umożliwi zabezpieczenie utrzymywania rezerw gazu ziemnego na okresy zwiększonego zapotrzebowania oraz sytuacje kryzysowe. Dlatego też inwestycje te powinny mieć szczególne uwarunkowania ich przygotowania i realizacji, w szczególności w zakresie umożliwiającym ich planowe i terminowe zrealizowanie.
3. Inwestycje, o których mowa w art. 38 pkt 2 projektu ustawy, obejmujące gazociągi przesyłowe są istotne ze względu na możliwość odbioru i przesyłu gazu z terminalu do pozostałych części Polski. Tym samym zapewniają możliwość prawidłowego i efektywnego wykorzystania gazu zregazyfikowanego w terminalu LNG oraz zapewniają zrealizowanie jego funkcji jaką jest zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego kraju. Inwestycje te powinny mieć szczególne uwarunkowania ich przygotowania i realizacji, w szczególności w zakresie umożliwiającym ich planowe i terminowe zrealizowanie. Bez ich realizacji nie będzie możliwe osiągnięcie celu stawianego przed terminalem.
4. W stosunku do tych inwestycji, tzw. inwestycji towarzyszących, wprowadzono częściowo analogiczne rozwiązania, jak w przypadku inwestycji w zakresie terminalu LNG (art. 39 projektu). Ponadto, z uwagi na szczególne znaczenie inwestycji Baltic Pipe oraz to, że inwestycja ta będzie realizowana również poza granicami kraju z udziałem partnera duńskiego przewidziano, iż w przypadku utworzenia przez Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. spółki zależnej (np. z udziałem tego partnera), której zostanie powierzona realizacja tej inwestycji, możliwe będzie przeniesienie uzyskanych decyzji administracyjnych na tę spółkę (art. 40 projektu).

5. Jednocześnie wprowadzono pewne ułatwienia proceduralne na gruncie ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 1994 r, Nr 27, poz. 96, z późn. zm.) (art. 41 projektu).
6. Istotne jest jednak, że inwestycje te nie zostały uznane w projekcie ustawy za inwestycje wymagane ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa.

Przepisy przejściowe, przepisy zmieniające i przepis końcowy

1. W art. 42 dokonano niezbędnych zmian w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zmiany te są analogiczne do zmian wprowadzonych do tej ustawy w związku z wejściem w życie innych ustaw określających szczególne warunki realizacji inwestycji.
2. Przepisy przejściowe (art. 43 projektu) mają na celu umożliwienie powiązania nowych rozwiązań prawnych z toczącymi się już pracami nad lokalizacją inwestycji w zakresie terminalu.
3. Do toczących się, a niezakończonych postępowań będą miały zastosowanie dotychczasowe przepisy. W przypadku gdy lokalizacja inwestycji w zakresie terminalu przewidziana jest w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzji o ustaleniu warunków zabudowy, inwestor będzie miał prawo decyzji, czy wystąpić o pozwolenie na budowę w trybie projektowanej ustawy, czy też o wydanie decyzji lokalizacyjnej (art. 43 projektu).
4. Ze względu na zaawansowane prace projektowe w zakresie terminalu oraz zakładane wystąpienie z wnioskiem o wydanie pozwolenia na budowę terminalu w dniu 12 maja 2009 r., niezbędnym jest aby odpowiednie procedury administracyjne w tym zakresie były realizowane zgodnie z projektowaną ustawą. Wejście w życie ustawy 12 maja 2009 r. (art. 44) pozwoli w sposób znaczący przyspieszyć pozyskiwanie odpowiednich pozwoleń administracyjnych, niezbędnych do rozpoczęcia prac budowlanych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Ustawa w sposób istotny będzie oddziaływać na podmioty realizujące przedsięwzięcia, tj. Urząd Morski w Szczecinie, Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście spółka akcyjna z siedzibą w Szczecinie, Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz – System spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie, Polskie LNG spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Świnoujściu.

W stosunku do tych podmiotów stosować się będzie uproszczone i skoncentrowane w zakresie właściwości organów procedury administracyjne.

Ponadto projektowana ustawa wpływa na zakres kompetencji wojewody poprzez rozszerzenie jego kompetencji w zakresie realizacji przedsięwzięć określonych w ustawie w sprawach: nabywania tytułu prawnego do nieruchomości przeznaczonych pod realizację przedsięwzięć określonych w ustawie, w tym ograniczania sposobu korzystania z nieruchomości oraz będących przedmiotem innych decyzji, które konsumuje projektowana w ustawie decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu oraz w sprawach pozwolenia na budowę i pozwolenia na użytkowanie inwestycji. Ustawa oddziałuje również na gminy w zakresie spraw dotyczących podziału nieruchomości, pozbawiając kompetencji i wpływów budżetowych w tym zakresie.

Realizacja ustawy przyczyni się do podniesienia jakości życia społeczności lokalnych i do utworzenia nowych miejsc pracy. Przepisy ustawy znacząco ułatwią wypełnienie obowiązków nałożonych na podmioty – inwestorów w zakresie realizowanych przedsięwzięć.

2. Zakres konsultacji społecznych

Projekt został przekazany do zaopiniowania:

- 1) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 2) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 3) Związkowi Pracodawców – Business Centre Club;
- 4) Związkowi Rzemiosła Polskiego.

Ponadto, projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Skarbu Państwa.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji:

Opinię do projektu ustawy przedstawiła jedynie Konfederacja Pracodawców Polskich. Uwagi zgłoszone przez Konfederację Pracodawców Polskich miały charakter wyłącznie redakcyjno-legislacyjny. Większość zgłoszonych do projektu uwag była nieaktualna.

Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Większość inwestycji w zakresie terminalu zostanie sfinansowana ze środków pozabudżetowych z wykorzystaniem środków własnych oraz kredytów pozyskanych przez inwestorów, w związku z czym w tym zakresie nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

Z szacunków sporządzonych przez inwestora gazociągów, koszty odszkodowań za wywłaszczanie nieruchomości kształtować się będą na poziomie 10.000.000 zł. Do ceny jednostkowej za 1 m² przyjąć można uśrednioną cenę gruntów pod zabudowę przemysłową na terenie województw, przez które mają przebiegać gazociągi wymienione w ustawie. Ceny te w zależności od lokalizacji obiektu kształtować się będą w granicach od 25 zł za 1 m² (tereny rolne, znacznie oddalone od strefy zabudowy poza aglomeracjami miejskimi) do 200 zł za 1m² (rejon Świnoujścia, Koszalina, Gdyni).

Finansowanie samych przedsięwzięć odbędzie się również z udziałem środków Unii Europejskiej, wobec czego zasadnicze znaczenie dla ich pozyskania, utrzymania i rozliczenia ma kwestia uzasadnionego wyłączenia stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych, w zakresie umów niezbędnych do realizacji inwestycji, o których mówi ustawa, z poszanowaniem jednak zasady przejrzystości i konkurencyjności.

Wpływ projektowanej ustawy na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego, będzie się przejawiał w podstawowych obszarach :

- finansowania zadań inwestycyjnych ze środków budżetowych, zarówno budżetu państwa, jak i budżetów jednostek samorządu terytorialnego;

- finansowania działań pozainwestycyjnych.

W zakresie finansowania zadań inwestycyjnych przewiduje się:

- finansowanie ze środków budżetu państwa ograniczonego zakresu zadań inwestycyjnych (realizacja zadania „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” – przewidziano w ustawie budżetowej na rok 2009 kwotę w wysokości 10.000.000 zł);
- finansowanie ze środków budżetu samorządów terytorialnych zadań inwestycyjnych, mających na celu powiązanie lokalnej substancji urbanistyczno – funkcjonalnej z realizowaną inwestycją główną, jak i inwestycjami towarzyszącymi; oszacowanie wielkości nakładów w tym zakresie nie jest możliwe.

W zakresie finansowania zadań pozainwestycyjnych należy wyróżnić między innymi następujące:

- udzielanie przez Skarb Państwa gwarancji i poręczeń dla kredytów finansowych udzielanych przez banki i inne instytucje finansowe;
- ustanowienie i zagospodarowanie stref ograniczonego użytkowania wokół obiektów terminalu LNG o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (koszty dokonywanych wywłaszczeń i wypłacanych odszkodowań związanych z upośledzeniem wartości nieruchomości gruntowych i obiektów budowlanych tam zlokalizowanych);
- dokonywanie wywłaszczeń i wypłacanie odszkodowań związanych z realizacją inwestycji towarzyszących, w tym w szczególności „inwestycji liniowych”;
- zwiększenie personelu urzędów wojewódzkich w celu realizacji rozszerzonego zakresu zadań związanych z realizacją przedsięwzięcia.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie ustawy pozwoli na realizację strategicznych inwestycji koniecznych do zabezpieczenia bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez dywersyfikację dostaw

gazu. Fakt realizowania gigantycznych przedsięwzięć budowlanych pozytywnie wpłynie na rynek pracy przez zaangażowanie znacznej liczby specjalistów i robotników z różnych branż gospodarki, a w szczególności branży budowlanej oraz spektakularne ożywienie koniunktury gospodarczej poprzez intensywne stymulowanie zamówień dla sektora prywatnego. Może to ograniczyć emigrację zarobkową polskich obywateli albo nawet spowodować powrót części obywateli obecnie wykonujących pracę za granicą. Duży popyt na rynku pracy może spowodować wzrost wynagrodzeń w najbardziej poszukiwanych grupach zawodowych.

Przewiduje się, że wejście w życie ustawy pozytywnie wpłynie na konkurencyjność polskiej gospodarki, wzmocni polskich przedsiębiorców oraz ożywi koniunkturę. Spodziewany jest także napływ najnowszych technologii, szczególnie w projektach związanych z infrastrukturą gazociągową, portową i magazynową.

5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Ustawa istotnie poprawi sytuację regionów i ich rozwój. Przewiduje się, że realizacja zapowiedzianych w ustawie przedsięwzięć pozytywnie wpłynie na rozwój całego wybrzeża zachodniego oraz obszary kraju, w których nastąpi realizacja budowy blisko 1000 km gazociągów.

6. Zgodność z prawem Unii Europejskiej

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.



9/

URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ

KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/747 /09/DP/dk/pr/mj

Warszawa, dnia 25 marca 2009 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

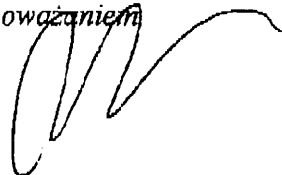
W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-44-09; projekt z dnia 17.03.2009 r., przekazany w dniu 20.03.2009 r.) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Projektowana ustawa określa zasady przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu oraz inwestycji towarzyszących. Tak określony zakres przedmiotowy ustawy objęty jest uregulowaniami prawa Unii Europejskiej, w szczególności przepisami dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne [zob. załącznik I, pkt 16; załącznik II, pkt 3, lit. (b) i (c) dyrektywy, wdrożony do ustawodawstwa polskiego w § 1 pkt 33 i 37 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z dnia 3 grudnia 2004 r.)] oraz dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (zob. art. 7 w związku z art. 1 ust. 2 lit. a-d dyrektywy). Pośrednio przedmiot ustawy objęty jest także przepisami dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory – w sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się sześć obszarów ochrony objętych programem Natura 2000, a dodatkowo także obszary ochrony na terytorium Niemiec.
- II. Projektowana ustawa jest zgodna z przepisami dyrektywy 85/337/EWG oraz 92/43/EWG.
- III. Art. 31 ust. 1 projektu przewiduje, iż inwestycje w zakresie realizacji terminalu LNG będą realizowane zgodnie z art. 4 pkt 5 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, jeżeli wymagać tego będą względy bezpieczeństwa państwa. Przepis taki jest zgodny z art. 14 dyrektywy 2004/18/WE, która przewiduje możliwość wyłączenia określonych kategorii zamówień spod reżimu dyrektywy kiedy wymaga tego ochrona podstawowych interesów państwa. Odzwierciedleniem przepisu dyrektywy w prawie

polskim jest właśnie art. 4 pkt 5 ww. ustawy, dopuszczający wyłączenie stosowania przepisów ustawy m.in. w wypadkach gdy wymaga tego ochrona istotnego interesu bezpieczeństwa państwa. Należy podkreślić, że każdorazowe odstępianie od stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych – w zakresie realizacji terminalu LNG – musi znajdować oparcie w art. 4 pkt 5 tej ustawy.

W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, że przedłożony projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Aleksander Grad - Minister Skarbu Państwa