

**Zestawienie uwag do projektu Instrukcji Terminalu zgłoszonych do dnia 26.05.2022 r. oraz sposobu ich uwzględnienia**

GAZ-SYSTEM, jako Operator Terminalu LNG w Świnoujściu, przeprowadził konsultacje instrukcji ruchu i eksploatacji instalacji skroplonego gazu ziemnego poprzez opublikowanie w dniu 26.04.2022 r. projektu Instrukcji Terminalu z dnia 25.04.2022 r. Poniżej zestawienie uwag zgłoszonych w ramach publicznych konsultacji, które trwały do dnia 26.05.2022 r., wraz z komentarzem GAZ-SYSTEM do tych uwag i informacją o sposobie ich uwzględnienia.

Lp.	Referencja do Instrukcji Terminalu	Zgłoszone uwagi	Komentarze GAZ-SYSTEM
1.	Uwaga ogólna	Instrukcja Terminalu powinna wskazywać, że nie narusza praw dotychczasowych Użytkowników Terminalu wynikających z dotychczas zawartych Umów Regazyfikacji i zatwierdzonych przez nich Instrukcji Terminalu. Wskazujemy m.in. że wiele zasad operacyjnych zmienionych w stosunku do pierwotnie obowiązującej Instrukcji (tj. z 2009 r.) powoduje niezgodności w przypadku dostaw realizowanych na podstawie Umów Regazyfikacji zawartych przed 2020 rokiem. Wnioskujemy zatem aby w określonych punktach zastosować wyłączenie dla tych dostaw, poprzez utrzymanie przedmiotowych zasad w obowiązującym uprzednio brzmieniu.	Uwaga bezprzedmiotowa i nieuwzględniona. Żadne postanowienie Instrukcji Terminalu nie wskazuje na naruszenie praw dotychczasowych Użytkowników Terminalu wynikających z dotychczas zawartych Umów Regazyfikacji. Zmiany Umów Regazyfikacji następują w drodze aneksów. Zmiany zasad operacyjnych w stosunku do Instrukcji Terminalu z 2009 r. były konsultowane z Użytkownikiem Terminalu. Ponadto znacząca część zmian w stosunku do Instrukcji Terminalu z 2009 r. była dokonana w ramach Instrukcji Terminalu z 2020 roku, która była załącznikiem do umów regazyfikacji zawartych w ramach procedury Open Season 2020. Zawierając Umowę w ramach procedury Open Season 2020, Użytkownik zgodził się na taką treść Instrukcji Terminalu.
2.	Uwaga ogólna	W wielu miejscach Instrukcji Terminalu znajdują się odniesienia do Taryfy (np. definicja Rozdzielonej Mocy Umownej: „ <i>Usługa Dodatkowa niebędąca samodzielną usługą, stanowiąca dodatkowe świadczenie do Usług Regazyfikacji, obejmująca dodatkową moc regazyfikacji, świadczona przez Operatora zgodnie z postanowieniami Instrukcji Terminalu, Taryfy, Umowy Regazyfikacji lub Zlecenia Spot</i> ”, Rozdzielonego	Uwaga nieuwzględniona. Postanowienia Taryfy wynikają z rozporządzenia taryfowego i są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE, a zatem prawidłowe. Instrukcja Terminalu nie może ignorować istnienia Taryfy i musi się do niej odnosić, kiedy jest to konieczne, mając na uwadze zakres przedmiotowy uregulowany w Taryfie, oraz musi być spójna z Taryfą. Definicje używane w Instrukcji Terminalu i Taryfie także są

		<p>Procesowego Składowania: „<i>Usługa Dodatkowa niebędąca samodzielną usługą, stanowiąca dodatkowe świadczenie do Usług Regazyfikacji obejmująca dodatkowe Procesowe Składowanie, świadczona przez Operatora zgodnie z postanowieniami Instrukcji Terminalu, Taryfy, Umowy Regazyfikacji lub Zlecenia Spot</i>”, pkt 3.1.1, „<i>Operator świadczy na rzecz Użytkownika Terminalu Usługi Regazyfikacji oraz Usługi Dodatkowe, na podstawie Umowy Regazyfikacji zgodnie z warunkami określonymi w Instrukcji Terminalu oraz Taryfie</i>”, pkt 10.1.1 „<i>Dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz utrzymania odpowiedniego poziomu niezawodności pracy Terminalu Operator przeprowadza niezbędne prace, w tym planowane prace: eksploatacyjne, diagnostyczne, remontowe, konserwacyjne, instalacyjne, modernizacyjne oraz <b>inne planowane prace remontowo-konserwacyjne w rozumieniu Taryfy</b></i>”) tak jakby treść Taryfy miała określać dodatkową treść Instrukcji. Użytkownik Terminalu stoi na stanowisku, że Taryfa powinna określać wyłącznie ceny, stawki i zasady ich stosowania, i nie regulować innych kwestii, które powinny być uregulowane w Instrukcji Terminalu lub Umowie Regazyfikacji.</p>	<p>spójne, zaś odesłania tylko potwierdzają tę spójność. Ponadto definicje w Taryfie odsyłają do Instrukcji Terminalu (Udostępnianie Rozdzielonej Mocy Umownej Instalacji Skroplonego Gazu) lub rozporządzenia taryfowego (Procesowe Składowanie, Program Procesowego Składowania, Przedłużone Procesowe Składowanie) i są z nimi zgodne.</p>
<p>3.</p>	<p>Uwaga ogólna</p>	<p>Jako, że następuje tożsamość podmiotowa między Operatorem a operatorem sieci przesyłowej, brak jest uzasadnienia, aby Operator nie odpowiadał w stosunku do Użytkownika Terminalu za niedostępność sieci przesyłowej (szerzej w komentarzu do pkt. 3.1.2).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. GAZ-SYSTEM pełni funkcję dwóch niezależnych od siebie operatorów. Operator sieci przesyłowej odpowiada za sieć przesyłową, zaś operator Terminalu odpowiada za Terminal. Inne są też podstawy kontraktowe odpowiedzialności, odpowiedzialność za niedostępność sieci przesyłowej wynika z umów przesyłowych i IRiESP. Niesłuszne i niemożliwe jest, by operator Terminalu odpowiadał za niedostępność sieci</p>

			przesyłowej na podstawie umów regazyfikacji i Instrukcji Terminalu.
4.	Uwaga ogólna	<p>Użytkownik Terminalu nie powinien ponosić kosztów usług objętych Umową Regazyfikacji w przypadku kiedy nie jest możliwa ich realizacja przez Operatora z przyczyn za które Użytkownik nie ponosi odpowiedzialności. Wskazujemy, że oprócz zdarzenia Siły Wyższej, prowadzenia prac remontowych, Awarii, Sytuacji Awaryjnej oraz innych zdarzeń, o których mowa Taryfie Operatora Terminalu, Użytkownik Terminalu nie powinien ponosić opłat w sytuacji niedostępności infrastruktury umożliwiającej rozładunek bądź niedostępności sieci przesyłowej.</p> <p>Konsekwencją niedostępności nabrzeża jest brak możliwości zawinięcia przez dany tankowiec do portu, wyładunku ładunku LNG, procesowego składowania LNG oraz jego regazyfikacja, jak również przesłanie zregazyfikowanego paliwa do sieci przesyłowej, co finalnie oznacza brak możliwości korzystania z Usług Regazyfikacji, a zatem powinny być zrównane w skutkach z sytuacją ograniczenia / braku Mocy Umownej (szerzej w komentarzu do 10.1.9).</p> <p>Podobnie w przypadku niedostępności sieci przesyłowej, co oznacza brak możliwości realizacji wszystkich w/w/ etapów Usługi Regazyfikacji. W przypadku wystąpienia takiej okoliczności, Użytkownik nie powinien ponosić opłat za te usługi.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Kwestie opłat za świadczone w Terminalu usługi są uregulowane w Taryfie, a nie w Instrukcji Terminalu, w tym także kwestia bonifikat.</p> <p>Kwestie dotyczące odpowiedzialności i zdarzeń takich jak np. Siła Wyższa są uregulowane w Umowie Regazyfikacji.</p> <p>Operator nie odpowiada za kwestie portowe. Port i nabrzeże nie należy do Operatora. Zatem kwestia niedostępności portu i nabrzeża nie leży po stronie Operatora i nie może wpływać na regulacje dotyczące kosztów i bonifikat. Ponadto Taryfa, zgodnie z rozporządzeniem taryfowym, przewiduje bonifikaty tylko z tytułu ograniczenia Mocy Umownej.</p> <p>Operator Terminalu nie może odpowiadać za niedostępność sieci przesyłowej. Umowa Regazyfikacji dotyczy usług świadczonych przez Operatora w Terminalu, zaś usługi świadczone w sieci przesyłowej pozostają poza jej zakresem i są świadczone przez odrębnego operatora. Niesłuszne i niemożliwe jest, by operator Terminalu odpowiadał za niedostępność sieci przesyłowej na podstawie umów regazyfikacji i Instrukcji Terminalu.</p>
5.	Pkt 2.1 (definicja Średniej Mocy Regazyfikacji)	<p>Wnioskujemy o zmianę zapisu dot. Średniej Mocy Regazyfikacji, tak aby odzwierciedlał jej funkcję: „Średnia godzinowa ilość Paliwa Gazowego w Warunkach Normalnych określana zgodnie z zasadami określonymi w Instrukcji Terminalu, ustalona dla danego</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowane wykreślenia części definicji nie oddaje w pełni charakteru Średniej Mocy Regazyfikacji, co wraz z proponowaną nową treścią w brzmieniu: „mająca zastosowanie przy określaniu Harmonogramów Zawinięć oraz</p>

		Roku Gazowego lub okresu regazyfikacji dla usług typu spot, mająca zastosowanie przy określaniu Harmonogramów Zawinięć oraz Programu Procesowego Składowania”.	Programu Procesowego Składowania”, zawięza rolę i zastosowanie Średniej Mocy Regazyfikacji.
6.	Pkt 2.1 (definicja Rozdzielonej Mocy Umownej)	Wnioskujemy o wykreślenie odesłania do Taryfy. Taryfa nie jest instrumentem służącym definiowaniu usług i określaniu warunków ich świadczenia.	Uwaga nieuwzględniona. Postanowienia Taryfy wynikają z rozporządzenia taryfowego i są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE. Instrukcja Terminalu nie może ignorować istnienia Taryfy i musi się do niej odnosić, kiedy jest to konieczne. Definicje używane w Instrukcji Terminalu i Taryfie są spójne, odesłania służą potwierdzeniu tej spójności. Ponadto definicje w Taryfie odsyłają do Instrukcji Terminalu (Udostępnianie Rozdzielonej Mocy Umownej Instalacji Skroplonego Gazu) lub rozporządzenia taryfowego (Procesowe Składowanie, Program Procesowego Składowania, Przedłużone Procesowe Składowanie) i są z nimi zgodne.
7.	Pkt 2.1 (definicja Usług Dodatkowych)	Wnioskujemy o wykreślenie odesłanie do Taryfy. Taryfa nie jest instrumentem służącym definiowaniu usług i określaniu warunków ich świadczenia. Dodatkowo zwracamy uwagę na konieczność podjęcia prac nad zdefiniowaniem Usług Dodatkowych, jakie będą dostępne po rozbudowie Terminalu.	Uwaga nieuwzględniona. Postanowienia Taryfy wynikają z rozporządzenia taryfowego i są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE. Instrukcja Terminalu nie może ignorować istnienia Taryfy i musi się do niej odnosić, kiedy jest to konieczne. Definicje używane w Instrukcji Terminalu i Taryfie są spójne, odesłania służą potwierdzeniu tej spójności. Ponadto definicje w Taryfie odsyłają do Instrukcji Terminalu (Udostępnianie Rozdzielonej Mocy Umownej Instalacji Skroplonego Gazu) lub rozporządzenia taryfowego (Procesowe Składowanie, Program Procesowego Składowania, Przedłużone Procesowe Składowanie) i są z nimi zgodne.

<p>8.</p>	<p>Pkt 2.1 (definicja Programu Procesowego Składowania) oraz pkt 5.4.2</p>	<p>Konieczność doprecyzowania sposobu wyznaczania Programu Procesowego Składowania, w szczególności w zakresie dolnego poziomu. Obowiązek odbioru przez Użytkownika LNG w wyznaczonym czasie Procesowego Składowania reguluje górny poziom, wskazując na każdy dzień maksymalny poziom LNG w zbiornikach Terminala. Wnioskujemy o zmianę dolnego poziomu (tj. poziomu który określa minimalny poziom jaki Użytkownik jest zobligowany utrzymywać w każdym dniu) tak, aby w każdym dniu gwarantował utrzymywanie w Terminalu takich ilości LNG, które umożliwią zachowanie ciągłości pracy Terminala, czyli regazyfikacji z Mocą Minimalną. Zmiana ta zapewni bezpieczne działanie Terminala (co Użytkownik interpretuje jako podstawową funkcję tego narzędzia jakim jest dolny poziom), ale jednocześnie zniweluje ograniczenia w korzystaniu z Usług Regazyfikacji i Usług Dodatkowych, czyli efektywnego zwalniania dostępnej przestrzeni roboczej zbiorników, jak to niejednokrotnie miało miejsce w przypadku gdy z uwagi na konieczność nieprzekraczania dolnego poziomu Użytkownik był zmuszony do sztucznego ograniczania odbioru gazu z terminala. Z zastrzeżeniem uwagi do pkt. 7.3.22.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przyjęte sposoby wyznaczania poziomów składowania zabezpieczają Użytkownika Terminalu przed ryzykiem powstawania ograniczeń wskazanych w uwadze. Jednocześnie obecnie nie jest możliwe wyznaczanie dolnego poziomu w odniesieniu jedynie do Minimalnej Mocy Regazyfikacji, gdyż nie zapewni to bezpiecznego funkcjonowania Terminalu. Zwracam jednak uwagę, że zgodnie z pkt. 5.4.2, Operator określa Program Procesowego Składowania z uwzględnieniem zapewnienia utrzymania Minimalnej Mocy Regazyfikacji. Przyjęte sposoby wyznaczania poziomów składowania nie ograniczają korzystania z Usług Regazyfikacji i Usług Dodatkowych. Doświadczenia Operatora w zakresie operacyjnego funkcjonowania Terminalu potwierdzają słuszność przyjętego przez Operatora sposobu wyznaczania dolnego poziomu składowania. W przypadku powiązania dolnego poziomu wyłącznie z Minimalną Mocą Regazyfikacji, zagrażałoby to bezpieczeństwu funkcjonowania Terminalu i skutkowałoby zwiększonymi emisjami z Terminalu, mającymi negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w sytuacjach znaczących opóźnień w zawinięciach Tankowców, które zdarzają się nawet kilkukrotnie w ciągu roku. Zatem nie jest to „sztuczne ograniczanie odbioru gazu” lecz konieczne działanie, zwiększające bezpieczeństwo działania instalacji.</p>
<p>9.</p>	<p>Pkt 3.1.1</p>	<p>Wnioskujemy o zapis w następującej postaci: „Operator świadczy na rzecz Użytkownika Terminalu Usługi Regazyfikacji oraz Usługi Dodatkowe, na podstawie Umowy Regazyfikacji zgodnie z warunkami określonymi w Instrukcji Terminalu.” tj. wykreślenia fragmentu „oraz Taryfie. Wskazujemy, iż taryfa nie jest instrumentem służącym definiowaniu usług i określaniu warunków ich świadczenia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Nie zostało usunięte odniesienie do Taryfy. Postanowienia Taryfy wynikają z rozporządzenia taryfowego i są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE. Instrukcja Terminalu nie może ignorować istnienia Taryfy i musi się do niej odnosić, kiedy jest to konieczne.</p>

<p><b>10.</b></p>	<p>Pkt 3.1.2</p>	<p>Jako, że następuje tożsamość podmiotowa między Operatorem a operatorem sieci przesyłowej, brak jest uzasadnienia, aby Operator nie odpowiadał w stosunku do Użytkownika Terminalu za niedostępność sieci przesyłowej. Za brak możliwości korzystania z Usług Regazyfikacji z przyczyn dot. sieci przesyłowej powinien odpowiadać Operator, w szczególności Użytkownik Terminalu nie powinien ponosić w takiej sytuacji opłaty stałej.</p> <p>Powyższe znajduje odzwierciedlenie w szczególności w treści par. 41 ust. 1 Rozporządzenia Taryfowego, który definiując bonifikaty odnosi się do nieuzasadnionej zwłoki w likwidacji awarii występującej w sieci gazowej lub instalacji skroplonego gazu ziemnego. Użycie alternatywy łącznej („lub”) świadczy o tym, że intencją prawodawcy było, aby w razie tożsamości podmiotowej operator ponosił kompleksową odpowiedzialność za sytuacje w których brak możliwości odbioru zregazyfikowanego gazu w sieci przesyłowej, powodował bezpośrednio brak możliwości regazyfikacji oraz odbioru kolejnych ładunków LNG.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. GAZ-SYSTEM pełni funkcję dwóch niezależnych od siebie operatorów. Operator sieci przesyłowej odpowiada za sieć przesyłową, zaś operator Terminalu odpowiada za Terminal. Inne są też podstawy kontraktowe odpowiedzialności, odpowiedzialność za niedostępność sieci przesyłowej wynika z umów przesyłowych i IRiESP. Niesłuszne i niemożliwe jest, by operator Terminalu odpowiadał za niedostępność sieci przesyłowej na podstawie umów regazyfikacji i Instrukcji Terminalu.</p> <p>Przedstawiona interpretacja par. 41 ust. 1 Rozporządzenia Taryfowego jest niewłaściwa. Nawet w przypadku tożsamości podmiotowej dwóch operatorów, w zakresie odpowiedzialności podstawy kontraktowe (zawarte umowy, instrukcje) oraz regulacyjne (np. Taryfa) są różne.</p>
<p><b>11.</b></p>	<p>Pkt 3.4.2</p>	<p>Ewentualne zmiany dokumentów uzupełniających powinny być konsultowane z Użytkownikiem Terminalu, jako podmiotem zobowiązanym przez te dokumenty do zapewnienia określonych usług związanych w zawinięciami statków oraz korzystania z infrastruktury w określony sposób. Wobec tego zmiany dokumentów uzupełniających mogą mieć wpływ na realizację umów zawartych przez Użytkownika. Dodatkowo, dokument uzupełniający „Instrukcja Autoryzacji i Załadunku Cystern Samochodowych LNG” zawiera szereg</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dokumenty uzupełniające nie stanowią części Instrukcji Terminalu i nie podlegają zasadom dot. zmian Instrukcji ani obowiązkowym konsultacjom. Są to dokumenty uzupełniające o charakterze czysto formalnym (wnioski, wzory umów) lub eksploatacyjnym (instrukcje, procedury). Dlatego ich treść kształtuje Operator.</p> <p>Oczywiście nie podlega dyskusji, że formularze wniosków muszą odpowiadać postanowieniom Instrukcji dot. tych</p>

	<p>kluczowych postanowień dotyczących zasad świadczenia tej usługi (nieuregulowanych w Instrukcji Terminala), stąd w ocenie Użytkownika powinna podlegać konsultacjom, co powinna gwarantować Instrukcja.</p> <p>Ponadto w przypadku sprzeczności dokumentów uzupełniających z treścią Instrukcji Terminala, zapisy Instrukcji Terminala powinny mieć przeważający charakter.</p>	<p>wniosków, oraz pozwolić Użytkownikowi o wnioskowanie w sposób taki, jak to określono w Instrukcji, jednakże ich forma musi odpowiadać w szczególności potrzebom Operatora. Wzory umów nie mają wpływu na już zawarte umowy. W związku z powyższym nie ma powodu by formularze wniosków czy wzory umów miały być konsultowane z Użytkownikiem.</p> <p>Natomiast uzupełniające instrukcje i procedury regulują kwestie i szczegóły techniczno-eksploatacyjne, które nie są regulowane treścią Instrukcji. Oczywiście jest jednak, że uzupełniające instrukcje i procedury nie mogą być niezgodne z Umową lub Instrukcją. Postanowienia Umowy i Instrukcji przeważają nad postanowieniami dokumentów uzupełniających. Szczegóły techniczno-eksploatacyjne dot. załadunku cystern, procesu autoryzacji, czy bezpiecznego postoju tankowca, które nie są określone w Instrukcji lub Umowie, Operator powinien móc w tych instrukcjach i procedurach kształtować samodzielnie, w sposób odpowiadający wymaganiom eksploatacji Terminala, bezpieczeństwa, doświadczeniom eksploatacyjnym, dobrym praktykom itp. Oczywiście bez szkody dla zobowiązań kontraktowych z Umowy i Instrukcji. Jednakże ze względu na charakter instalacji Terminala oraz jego znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego kraju nie ma możliwości by treść tych dokumentów była uzależniona od Użytkownika. Niezależnie od powyższego Operator w ramach dobrych praktyk omawia z Użytkownikiem zmiany tych procedur i instrukcji, oraz bierze pod uwagę zdanie Użytkownika oraz jego potrzeby.</p> <p>Bezspeczne jest, że dokumenty uzupełniające muszą być zgodne z Instrukcją Terminala, która ma przeważający charakter.</p>
--	---	--

<p><b>12.</b></p>	<p>Pkt 3.4.3</p>	<p>Operator powinien informować o zmianie jakiegokolwiek dokumentu uzupełniającego, a nie tylko wybranych. Dodatkowo, dokumenty wymienione w pkt. 3.4.1.6, 3.4.1.9 oraz 3.4.1.10. z uwagi na ich szczególny charakter, powinny być dostarczona Użytkownikowi z odpowiednim wyprzedzeniem tj. co najmniej 2 miesiące przed ich wejściem w życie, chyba że Użytkownicy wyrażą zgodę na wcześniejszy termin.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Operator informuje Użytkownika o zmianach uzupełniających instrukcji i procedur, a także formularzy dot. bieżących działań operacyjnych z Użytkownikiem Terminalu (Wniosek RPS i Wniosek RMU wskazane w pkt. 3.4.1.7 oraz 3.4.1.8). Jednakże zmiana formularzy dot. zawarcia umów lub wzorów umów nie powinna wymagać informowania Użytkownika Terminalu, gdyż zmiany te nie mają na niego wpływu. Ponadto te formularze i wzory umów są łatwe do sprawdzenia, gdyż są publikowane na stronie internetowej Operatora. W przypadku gdy dany podmiot będzie potrzebował skorzystać z formularza lub wzoru umowy, powinien pobrać aktualny wzór ze strony. Wskazany dwumiesięczny termin wyprzedzenia jest zbyt długi i niepraktyczny w zakresie dokumentów dot. bieżących operacyjnych działań, w szczególności mając na uwadze okoliczności wskazane w komentarzu do uwagi nr 12 powyżej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operator w ramach dobrych praktyk omawia z Użytkownikiem zmiany tych procedur i instrukcji, oraz bierze pod uwagę zdanie Użytkownika oraz jego potrzeby;</li> <li>- bezsprzeczne jest, że dokumenty uzupełniające muszą być zgodne z Instrukcją Terminalu, która ma przeważający charakter.</li> </ul>
<p><b>13.</b></p>	<p>Pkt 4.1.14</p>	<p>Wnioskujemy o wykreślenie odesłania do Taryfy. Taryfa nie jest instrumentem służącym definiowaniu usług i określaniu warunków ich świadczenia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Postanowienia Taryfy wynikają z rozporządzenia taryfowego i są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE. Instrukcja Terminalu nie może ignorować istnienia Taryfy i musi się do niej odnosić, kiedy jest to konieczne. Definicje używane w Instrukcji Terminalu i Taryfie są spójne, odesłania służą potwierdzeniu tej spójności. Ponadto definicje w Taryfie odsyłają do Instrukcji Terminalu (Udostępnianie Rozdzielonej Mocy Umownej Instalacji Skroplonego Gazu) lub rozporządzenia taryfowego</p>

			(Procesowe Składowanie, Program Procesowego Składowania, Przedłużone Procesowe Składowanie) i są z nimi zgodne.
14.	Pkt 5.1.6	<p>Wnioskujemy o usunięcie „Szacunkowej daty zawinięcia Tankowców do Portu Wyładunku”. Na tym etapie tj. przed 20 listopada roku poprzedzającego rok którego dotyczy harmonogram, Użytkownik posiada wyłącznie informację nt. uzgodnionych z dostawcą 48-godzinnych ram czasowych zawinięć, a zatem nie posiada jeszcze rzetelnej informacji dot. konkretnej daty w ramach tych ram, jaką mógłby przekazać Operatorowi. Podanie szacunkowej daty zawinięcia Tankowców do Portu Wyładunku jest możliwe jest dopiero po wyjściu statku z portu załadunku, wcześniejsze szacowanie tej daty jest z zasady obarczone błędem.</p> <p>Do rozważenia czy możliwe jest na tym etapie skonstruowanie przez Operatora Programu Procesowego Składowania, który będzie uwzględniał możliwość zawinięcia statku zarówno w pierwszym jak i drugim dniu dwudniowych Ram Czasowych Zawinięć.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Operator potrzebuje tej informacji, choćby szacunkowej, w celu przygotowania Ramowego Harmonogramu Zawinięć i Programu Procesowego Składowania. Użytkownik Terminalu, nawet jeżeli nie jest pewien tej daty, powinien móc ją założyć, uwzględniając własne profesjonalne wiedzę i doświadczenie.</p> <p>Szacunkowa informacja, nawet niepewna, jest korzystniejsza dla Operatora i możliwości planowania optymalnego wykorzystania instalacji Terminalu, niż brak jakiegokolwiek informacji. Wariantowość Programu Procesowego Składowania negatywnie wpłynęłaby na możliwość jego optymalnego zaplanowania i wykorzystania Zdolności Terminalu.</p>
15.	Pkt 5.1.10	<p>Zwracamy uwagę na konieczność wypracowania efektywniejszego sposobu planowania dostaw w celu maksymalizacji wykorzystania zdolności Terminalu. Obecnie obowiązujące zasady planowania dostaw nie umożliwiają optymalnego wykorzystania instalacji, w szczególności zwiększonej mocy regazyfikacyjnych Terminalu od 2022. Zmiana parametrów po zakończeniu drugiej fazy rozbudowy tj. od 2024 r. będzie wymagała kolejnych zmian w tym zakresie. Efektywne wykorzystanie instalacji jest kluczowe wobec działań</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Brak konkretnej propozycji zmiany. Obecnie zaproponowany sposób ma na celu możliwie najbardziej optymalne wykorzystanie zdolności Terminalu. Oczywiście w związku z nowymi parametrami technicznymi Terminalu od 2024 roku po rozbudowie Terminalu, konieczna będzie rewizja postanowień Instrukcji Terminalu. Operator planuje opracować kolejną Instrukcję Terminalu w 2023 roku przed zakończeniem rozbudowy w 2024 roku.</p>

		mających na celu zagwarantowanie stabilnych dostaw gazu.	
16.	Pkt 5.2.1	<p>Wnioskujemy o zmianę zapisu:</p> <p>„5.2.1.3 szacunkową datę zawinięcia Tankowców do Portu Wyładunku, <b>jeżeli Użytkownik posiada tę informację</b>”</p> <p>Informacja ta nie jest znana z tak dużym wyprzedzeniem. Użytkownik może podać szacunkową datę zawinięcia Tankowców do Portu Wyładunku dopiero po wypłynięciu statku z portu załadunku, stąd proponujemy by Użytkownik był zobligowany do przesłania tej informacji tylko kiedy będzie ją posiadał, tak aby uniknąć sytuacji nieintencjonalnego wprowadzania Operatora w błąd.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Operator potrzebuje informacji o dacie zawinięcia do Portu Wyładunku, choćby szacunkowej, w celu przygotowania Ramowego Harmonogramu Zawinięć i Programu Procesowego Składowania. Użytkownik Terminalu, nawet jeżeli nie jest pewien tej daty, powinien móc ją założyć, uwzględniając własne profesjonalne wiedzę i doświadczenie. Szacunkowa informacja, nawet niepewna, jest korzystniejsza dla Operatora i możliwości planowania optymalnego wykorzystania instalacji Terminalu, niż brak jakiejkolwiek informacji.</p>
17.	Pkt 5.2.5	<p>Wnioskujemy o zmianę zapisu zgodnie z propozycją:</p> <p>„90-dniowe Harmonogramy Zawinięć mogą być zmieniane w każdym czasie, przez co należy rozumieć, że Użytkownik Terminalu może przesłać aktualizację 90-dniowych Harmonogramów Zawinięć, <del>o treści zawierającej informacje określone w pkt. 5.2.1.1 – 5.2.1.5, 4 razy w miesiącu, jednak</del> nie później niż 7 2 Dni Robocze przed datą Ram Czasowych Zawinięć Tankowca, którego zmiana dotyczy”</p> <p>90-dniowe harmonogramy i ich aktualizacje mają na celu efektywną komunikację pomiędzy Użytkownikiem i Operatorem, co wpływa na usprawnienie bieżącego zarządzania działalnością Terminalu i realizacji umownych obowiązków Stron. Zaproponowane ograniczenie dotyczące liczby aktualizacji oraz zbyt długie terminy nie zapewnią efektywnej komunikacji między Stronami, w szczególności w przypadku spodziewanej zwiększonej liczby dostaw w związku z</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Operator musi otrzymywać informacje określone w pkt. 5.2.1.1 – 5.2.1.5 ze stosownym wyprzedzeniem, tak aby móc się odpowiednio przygotować na przyjęcie Tankowca i być gotowym we właściwym terminie.</p> <p>Ponadto w wyniku zmiany 90-dniowego Harmonogramu Zawinięć Operator musi przygotować plan działania Terminalu w związku ze zmianami w tym w szczególności Program Procesowego Składowania, mając na uwadze wszystkie uwarunkowania eksploatacyjne Terminalu.</p> <p>Standardowa możliwość aktualizacji 4 razy w miesiącu powinna być wystarczająca, mając na uwadze okresy ich składania i zatwierdzania oraz wynikające z aktualizacji procesy po stronie Operatora. Należy pamiętać, że poza aktualizacją do 5. dnia każdego Miesiąca Gazowego Użytkownik Terminalu przesyła do Operatora propozycję 90-dniowego Harmonogramu Zawinięć. Łącznie daje to pięć 90-dniowych Harmonogramów Zawinięć, które Operator musi rozpatrzyć w jednym miesiącu.</p>

		<p>rozbudową terminala. Użytkownik korzysta ze swojego prawa do aktualizacji tylko wtedy kiedy jest to konieczne. Dodatkowo wnioskuje się o usunięcie następującego zdania:</p> <p>„Brak wyrażenia zgody przez Operatora w powyższym terminie jest równoznaczny z odmową udzielenia zgody.”</p> <p>Operator powinien każdorazowo poinformować Użytkownika o zaakceptowaniu lub odrzuceniu zmian.</p>	<p>Jednocześnie, zgodnie z treścią pkt. 5.2.5, w ramach bieżących operacyjnych ustaleń dokonywanych poprzez korespondencję elektroniczną, Operator może wyrazić zgodę na późniejszą aktualizację lub ich większą ilość w danym miesiącu.</p> <p>Aktualizacja 90-dniowego Harmonogramu Zawinięć jest zmianą i odstępstwem od uzgodnionych Ramowego Harmonogramu Zawinięć i 90-dniowego Harmonogramu Zawinięć uzgadnianego na początku każdego miesiąca, zatem zmiana 90-dniowego Harmonogramu Zawinięć w wyniku aktualizacji powinna być dopuszczalna jedynie za uprzednią i wyraźną zgodą Operatora. W związku z powyższym słuszne jest przyjęcie założenia, że brak wyrażenia zgody przez Operatora w ustalonym terminie jest równoznaczny z odmową udzielenia zgody.</p>
<p><b>18.</b></p>	<p>Pkt 5.3.2</p>	<p>W związku ze zmianą parametrów Terminala od 2024 r. konieczne będzie dalsze dostosowanie IT w tym zakresie. Zwracamy uwagę, iż w związku z planowanym udostępnieniem usług od początku 2024 r., oraz mając na uwadze fakt, iż proces układania harmonogramu na ten rok rozpocznie się w czerwcu 2023 r., do tego czasu powinny zostać wypracowane postanowienia nowej instrukcji.</p> <p>Dodatkowo wnioskujemy o następującą zmianę „Jeżeli w wyniku planowanej zmiany Harmonogramów Zawinięć nie byłyby spełnione warunki, o których mowa w pkt 5.2.2, <del>pkt. 5.1.10 lub w</del> oraz pkt. 7.10.1 to Użytkownik Terminalu może wraz z aktualizacją Harmonogramów Zawinięć złożyć Wniosek RPS lub Wniosek RMU”</p> <p>Wymienione punkty są ze sobą powiązane i referują do siebie wzajemnie, a tym samym łącznie kształtują zasady dot. harmonogramów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona ale zostanie częściowo uwzględniona w przyszłości. W związku z nowymi parametrami technicznymi Terminalu od 2024 roku po rozbudowie Terminalu, konieczna będzie rewizja postanowień Instrukcji Terminalu. Operator planuje opracować kolejną Instrukcję Terminalu w pierwszej połowie 2023 roku przed zakończeniem rozbudowy w 2024 roku.</p> <p>Uwaga nie została uwzględniona w zakresie, w którym zostało zaproponowane w pkt 5.3.2 odesłanie do pkt. 5.2.2 oraz wykreślenie odesłania do pkt. 5.1.10. Pkt 5.2.2 zawiera generalną zasadę dot. 90-dniowych Harmonogramów Zawinięć, ale szczegółowa dyspozycja pkt. 5.3.2 jest celowo ograniczona do szczegółowych zasad opisanych w 5.1.10 i 7.10.1. Opisany w pkt. 5.3.2 szczególny przypadek możliwości złożenia Wniosku RPS lub Wniosku RMU musi dotyczyć konkretnej sytuacji w szczególnym przypadkach, gdy nie są spełnione warunki szczegółowe wskazane w pkt. 5.1.10 i 7.10.1, a nie generalnej zasady wskazanej w pkt. 5.2.2.</p>

		Zwracamy uwagę, iż przywołanie w tym punkcie pkt. 5.1.10 oraz 7.10.1. powoduje sprzeczność w zakresie określania okoliczności powodującej konieczność składania Wniosku RPS. Z tego względu proponujemy odniesienie się w tym zakresie do pkt. 7.10.1, który stanowi nadrzędną zasadę określania czasu procesowego składowania.	Brak jest sprzeczności pomiędzy pkt. 5.1.10 a 7.10.1. Pierwszy z nich dotyczy planowania zawinięć w Harmonogramach Zawinięć, zaś drugi dotyczy odbioru Paliwa Gazowego. Punkty te działają razem i wzajemnie się uzupełniają.
19.	Pkt 5.4.2	Wnioskujemy o zmianę w zakresie wyznaczania dolnego poziomu by był pochodną Mocy Minimalnej zgodnie ze zgłoszoną powyżej argumentacją (patrz uwaga do pkt 2.1 (definicja Programu Procesowego Składowania)).	Uwaga nieuwzględniona. Brak zmian w pkt. 5.4.2, który zawiera ogólne zasady określania Programu Procesowego Składowania, a nie tak szczegółowe jak w zgłoszonej uwadze. Wprowadzono jednak zmiany w pkt. 5.4.3 (opisane poniżej w odpowiedzi na uwagę do tego punktu).
20.	Pkt 5.4.3 oraz 5.4.5	W celu mitygacji ryzyka powstawania ograniczeń w regazyfikacji LNG oraz realizacji Usługi Dodatkowej przeładunku na Autocysterny wnioskujemy o wyznaczenie dolnego poziomu w odniesieniu do Mocy Minimalnej (patrz uwaga do pkt 2.1 (definicja Programu Procesowego Składowania)), z zastrzeżeniem uwagi do pkt. 7.3.22.	Uwaga nieuwzględniona. Operator zwraca uwagę, że zgłoszoną wcześniej uwagę o takiej samej treści uwzględnił częściowo w projekcie Instrukcji Terminalu z dnia 25.04.2022 r. Przyjęte sposoby wyznaczania poziomów składowania zabezpieczają Użytkownika Terminalu przed ryzykiem powstawania ograniczeń wskazanym w uwadze. Jednocześnie obecnie nie jest możliwe wyznaczenie dolnego poziomu w odniesieniu jedynie do Minimalnej Mocy Regazyfikacji, gdyż nie zapewni to bezpiecznego funkcjonowania Terminalu. Zwracam jednak uwagę, że zgodnie z pkt. 5.4.2, Operator określa Program Procesowego Składowania z uwzględnieniem zapewnienia utrzymania Minimalnej Mocy Regazyfikacji. Przyjęte sposoby wyznaczania poziomów składowania nie ograniczają korzystania z Usług Regazyfikacji i Usług Dodatkowych. Doświadczenia Operatora w zakresie operacyjnego funkcjonowania Terminalu potwierdzają słuszność przyjętego przez Operatora sposobu wyznaczania dolnego poziomu składowania. W przypadku powiązania dolnego poziomu wyłącznie z Minimalną Mocą Regazyfikacji, zagrażałoby to bezpieczeństwu funkcjonowania Terminalu i

			<p>skutkowałoby zwiększonymi emisjami z Terminalu, mającymi negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w sytuacjach znaczących opóźnień w zawinięciach Tankowców, które zdarzają się nawet kilkukrotnie w ciągu roku.</p>
<p>21.</p>	<p>Pkt 5.4.8</p>	<p>Wnioskujemy o zmianę jak niżej:                  „5.4.8 W przypadku niedotrzymania przez Użytkownika Terminalu Programu Procesowego Składowania, <u>z przyczyn leżących po jego stronie</u>, Użytkownik Terminalu <u>ponosi opłatę za Przedłużone Procesowe Składowanie zgodnie z Taryfą. (...)</u>”                  Brak wprowadzenia tego zapisu, w szczególności w kontekście kolejnego zdania tego punktu o następującym brzmieniu: „<i>Ponadto w przypadku niedotrzymania przez Użytkownika Terminalu Programu Procesowego Składowania, z przyczyn leżących po jego stronie, powodującego niemożność wyładunku Ładunku, Użytkownik Terminalu ponosi odpowiedzialność z tego tytułu odpowiednio do zakresu w jakim przyczynił się do tej niemożności.</i>” zdaje się sugerować, iż Użytkownik ponosi opłatę za Przedłużone Procesowe Składowanie niezależnie od przyczyn, jakie powodują jego wystąpienie.                  Wnioskowana zmiana pozwoli na uniknięcie wątpliwości w sytuacji braku możliwości zmian PPS w nagłych sytuacjach.                  Ponadto, mając na względzie definicję i formułę opłaty za Przedłużone Procesowe Składowanie zawarte w Taryfie Operatora, literalne brzmienie wskazuje, iż tylko niedotrzymanie PPS w postaci przekroczenia jego górnego poziomu jest na gruncie Taryfy traktowane jako Przedłużone Procesowe Składowanie, a zatem tylko w takiej sytuacji Użytkownik powinien ponosić opłatę za Przedłużone Procesowe Składowanie (a nie w przypadku składowania gazu przez okres krótszy niż uprawniony).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przedłużone Procesowe Składowanie i odpowiedzialność z tego tytułu są szczegółowo uregulowane w Taryfie. W związku z powyższym Operator nie może w Instrukcji wprowadzić modyfikacji Taryfy poprzez dodanie proponowanej w uwadze treści: „z przyczyn leżących po jego stronie”.</p> <p>Kolejne zdanie tego punktu („<i>Ponadto w przypadku niedotrzymania przez Użytkownika Terminalu Programu Procesowego Składowania, z przyczyn leżących po jego stronie, powodującego niemożność wyładunku Ładunku, Użytkownik Terminalu ponosi odpowiedzialność z tego tytułu odpowiednio do zakresu w jakim przyczynił się do tej niemożności.</i>”) oraz następne, nie dotyczą opłaty za Przedłużone Procesowe Składowanie, lecz zakresu odpowiedzialności wykraczającego poza tę opłatę, który jest szczegółowo regulowany Umową Regazyfikacji.</p> <p>Ponadto treść Taryfy i rozporządzenia taryfowego jednoznacznie wskazuje, że przekroczenie któregośkolwiek z poziomów Programu Procesowego Składowania (zarówno górnego jak i dolnego) skutkuje opłatą za Przedłużone Procesowe Składowanie. Treść tych dokumentów i ich wykładnia systemowa przeważają nad leksykalnym rozumieniem nazwy Przedłużonego Procesowego Składowania.</p>

22.	Pkt. 6.2.5	<p>Pkt. 6.2.9 i 6.2.10 doprecyzowują zasady postępowania w przypadku złożenia przez Tankowiec noty gotowości przed i po upływie wyznaczonych dla niego Ram Czasowych Zawinięć. Dlatego też wnioskujemy o usunięcie pkt. 6.2.5.1 który de facto uniemożliwia wysłanie przez Tankowiec noty gotowości poza czasem wyznaczonych dla niego Ram Czasowych Zawinięć, ponieważ wskazuje jasno iż powinny rozpocząć się Ramy Czasowe Zawinięć i stanowi on jeden z czterech warunków rozpoczęcia się czasu w którym Tankowiec może przesłać notę gotowości. Dodatkowo punkt 6.2.5.2 stanowi powtórzenie w stosunku za początku punktu 6.2.5, dlatego też dla uproszczenia wnioskujemy o przywrócenie brzmienia zapisu zgodnie z 6.2.8. z IRIET 2009:</p> <p>„6.2.8 Użytkownik Terminalu zapewni, iż nota gotowości (Notice of Readiness) będzie złożona Operatorowi niezwłocznie po spełnieniu następujących warunków:</p> <p>6.2.8.1 tankowiec przybędzie na redę portu wyładunku,</p> <p>6.2.8.2 tankowiec otrzyma wymagane Instrukcją terminalu i przepisami prawa zgody niezbędne, by wejść do portu i podejść do stanowiska rozładunkowego terminalu,</p> <p>6.2.8.3 tankowiec otrzymał od armatora, właściciela przewożonego LNG oraz Użytkownika terminalu zgody na rozpoczęcie wyładunku,</p> <p>6.2.8.4 tankowiec jest gotowy, by wykonać procedurę wejścia do portu i podejścia do stanowiska rozładunkowego oraz wykonania wyładunku LNG.”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wskazany w uwadze pkt. 6.2.5.1 nie uniemożliwia wysłanie przez Tankowiec noty gotowości poza okresem wyznaczonych dla niego Ram Czasowych Zawinięć. Punkt 6.2.5 zawiera generalne standardowe zasady dot. zgłoszenia noty gotowości. Jednakże w punkcie 6.2.5.1 jest też zawarte odesłanie do pkt. 6.2.9 („z zastrzeżeniem pkt. 6.2.9”), który wskazuje na możliwość wyjątku od pkt. 6.2.5.1.</p> <p>Instrukcję Terminalu należy czytać jako całość. O ile pkt. 6.2.5 zawiera opis i warunki standardowego trybu zgłaszania gotowości, to kolejne punkty zawierają dalsze szczegółowe zasady, w tym m.in. w zakresie możliwości wysłania przez Tankowiec noty gotowości poza okresem wyznaczonych dla niego Ram Czasowych Zawinięć (pkt. 6.2.9 i 6.2.10) czy „reguły kolizyjne” w przypadku przybycia wielu statków w jednym czasie (pkt 6.2.11). Postanowienia te regulują także kwestie uregulowane dawniej w pkt. 6.2.12. i 6.2.13 Instrukcji Terminalu z 2009 roku.</p>

		Oraz dodatkowych zasad zgodnie z 6.2.12. i 6.2.13 IRIET 2009.	
23.	Pkt. 6.2.9	Wnioskujemy o usunięcie słowa „organizacyjne”, Operator Terminala powinien zapewnić ciągłą gotowość organizacyjną Terminala do świadczenia usług.	Uwaga nieuwzględniona. Postanowienie pkt. 6.2.9 zdanie pierwsze jest wyjątkiem od generalnej reguły określonej w definicji Ram Czasowych Zawinięć. Ponieważ co do zasady Tankowce powinny zawiązać w okresie wyznaczonych dla nich Ram Czasowych Zawinięć, to możliwość wcześniejszego ich przyjęcia jest dopuszczalna wyjątkowa pod określonymi warunkami. Ze względu na organizację pracy Terminalu i przewidywane standardowo zawinięcia w Ramach Czasowych Zawinięć, Operator może się zgodzić na wcześniejsze przyjęcie Tankowca, jedynie jeżeli ma taki możliwości organizacyjne. Ponadto Operator wskazuje, że kwestie natury organizacyjnej mogą także wpływać na bezpieczeństwa funkcjonowania Terminalu np. Operator odrębnymi regulacjami zobligowany jest do dopuszczenia do niektórych prac jedynie pracowników posiadających wymagane wykształcenie, przeszkolenie i kwalifikacje.
24.	Pkt. 6.3.9	Wnioskujemy o zmianę zgodnie z poniższą propozycją: „Operacja rozładunku zostanie zakończona z chwilą rozłączenia wszelkich urządzeń wyładunkowych, w tym w szczególności ramion rozładunkowych, oraz niezwłocznym zgłoszeniu przez Operatora gotowości Terminalu do odcumowania Tankowca, z zastrzeżeniem okoliczności, na które Operator nie ma wpływu. Następnie Tankowiec opuszcza Stanowisko Rozładunkowe i port wyładunku bez zbędnej zwłoki.” Powyższa propozycja odzwierciedla obowiązujący dotychczas reżim zasad dot. zasad czasu rozładunku. Wprowadzenie zmian zgodnie z projektem instrukcji powoduje niezgodność w przypadku dostaw	Uwaga nieuwzględniona. Treść pkt. 6.3.9 zmieniona po uwagach zgłoszonych w listopadzie 2021 roku odpowiada faktycznym działaniom, które odbywają się w porcie. „6.3.9 Operacja rozładunku zostanie zakończona z chwilą rozłączenia ostatniego ramienia rozładunkowego przez załogę Terminalu w porozumieniu i we współpracy z załogą Tankowca. Po ukończonej operacji rozładunku i dokonaniu niezbędnych formalności związanych z dokumentacją Ładunku, Tankowiec opuszcza Stanowisko Rozładunkowe i Port bez zbędnej zwłoki.”

		realizowanych na podstawie umów zawartych przez 2020r.	
25.	Pkt 6.6.3	<p>Wnioskujemy o utrzymanie zapisu w postaci niezmienionej w stosunku do Instrukcji Terminala z 2009 r. z powodu niezgodności w przypadku dostaw realizowanych na podstawie umów zawartych przed 2020r. oraz dobrą praktyką biznesową.</p> <p>„O odmowie przyjęcia ładunku Operator powiadomi Użytkownika terminalu w terminie do 18 godzin od otrzymania Certyfikatu załadunku.”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W przypadku gdy parametry LNG przedstawione w Certyfikacie Załadunku wysyłanym po wyjściu Tankowca z portu załadunku odbiegają od specyfikacji LNG określonej w Instrukcji Terminalu, Operator przeprowadza badania i symulacje, mające na celu sprawdzenia, czy mimo niezgodności ze standardowo akceptowanymi parametrami mógłby przyjąć taki Ładunek. Minimalny czas potrzebny Operatorowi w tym celu to 24 godziny. Ponadto może zaistnieć potrzeba dłuższego okresu na decyzję o akceptacji albo odrzuceniu takiego Ładunku, w związku z czym Operator powinien mieć możliwość wskazania, w ciągu tych 24 godzin, innego terminu przekazania informacji zwrotnej o akceptacji lub odrzuceniu takiego Ładunku. Jeżeli termin zostanie skrócony do 18 godzin, co nie pozwoli na rzetelną analizę wpływu LNG o odmiennych parametrach na działanie Terminalu, to w praktyce Operator będzie musiał informować Użytkownika Terminalu o odmowie przyjęcia Ładunku, co nie będzie korzystne dla Użytkowników Terminalu.</p>
26.	Pkt 6.7.11	<p>Wybór akredytowanego laboratorium referencyjnego powinien być dokonany w uzgodnieniu wszystkich stron.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W sytuacji spornej może nie być możliwości dokonania wyboru w wyniku uzgodnienia stron, co nie pozwoli na rozstrzygnięcie spornej sytuacji. Dlatego słuszne jest, żeby to strona składająca protest dokonała wyboru laboratorium. Jest tu zapewniona pełna równość stron – zarówno Operator jak i Użytkownik Terminalu mogą złożyć protest i dokonać wyboru laboratorium.</p>

<p>27.</p>	<p>Pkt 6.8.6</p>	<p>Zwracamy uwagę iż to właściciel lub armator lub operator Tankowca posiada najlepszą wiedzę na temat parametrów zbiorników Tankowca, dlatego też wnioskujemy o wprowadzenie stosownych zmian w dokumentach Terminala zgodnie z którymi to właściciel Tankowca podczas procesu autoryzacji statku poinformuje Operatora o zmianie w parametrów.</p> <p>Dodatkowo wnioskujemy o usunięcie fragmentu:          „,oraz wystąpi do właściciela lub armatora lub operatora Tankowca o dokonanie ponownej kalibracji zbiorników”.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Operator nie ma umowy z operatorem/właścicielem/armatorem Tankowca. Stosunek zobowiązaniowy istnieje za to pomiędzy Użytkownikiem Terminalu a operatorem/właścicielem/armatorem Tankowca, zatem to Użytkownik, a nie Operator, jest w stanie skutecznie wystąpić do właściciela lub armatora lub operatora Tankowca o dokonanie ponownej kalibracji zbiorników, oraz to Użytkownik powinien informować Operatora o zmianie w parametrach.</p>
<p>28.</p>	<p>Pkt 7.1.3</p>	<p>Zapisy pkt. 7.1.3 i 7.1.5 są względem siebie rozbieżne. Zapis pkt 7.1.3 powinien zawierać wyraźne zastrzeżenie względem dyspozycji pkt. 7.1.5.</p> <p>Zgodnie z pkt. 7.1.3.:</p> <p>Średnia Moc Regazyfikacji ustalona dla Użytkownika Terminalu stanowi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dla długookresowych Usług Regazyfikacji - iloraz sumy Ładunków w danym Roku Gazowym wyrażony w kWh ustalonej w oparciu o Ramowy Harmonogram Zawinięć oraz liczby godzin w Roku Gazowym;</li> <li>▪ dla usług typu spot – iloraz Ładunku w okresie regazyfikacji wyrażony w kWh oraz liczbę godzin w okresie regazyfikacji.</li> </ul> <p>Z kolei zgodnie z pkt. 7.1.5:</p> <p>Średnia Moc Regazyfikacji Użytkownika Terminalu, którego Umowa Regazyfikacji dopuszcza zgłoszenie noty gotowości, o której mowa w pkt. 6.2.8 w okresie dłuższym niż 24 godziny po rozpoczęciu Ram Czasowych Zawinięć danego Tankowca ulega zmniejszeniu w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Postanowienie pkt. 7.1.5 nie jest rozbieżne z postanowieniem pkt. 7.1.3 lecz je uzupełnia, wskazując na ograniczenia w zakresie ogólnych reguł wskazanych w pkt. 7.1.5 wynikających z dłuższych Ram Czasowych Zawinięć. Średnia Moc Regazyfikacji może być równa Mocy Umownej jedynie w przypadku krótszych (24-godzinnych) Ram Czasowych Zawinięć. Proponowane przeformułowanie nie zwiększy przejrzystości tych postanowień.</p>

		<p>stosunku do Mocy Umownej o 5% dla każdego kolejnych 24 godzin (dla przykładu – Umowa Regazyfikacji dopuszcza zgłoszenie przez kapitana Tankowca noty gotowości w terminie 24 godzin – Średnia Moc Regazyfikacji może wynieść 100% Mocy Umownej; Umowa Regazyfikacji dopuszcza zgłoszenie przez kapitana Tankowca noty gotowości w terminie 48 godzin – Średnia Moc Regazyfikacji może wynieść maksymalnie 95% Mocy Umownej).</p> <p>Proponujemy zatem przeformułowanie obu punktów tak aby wskazywały, iż co do zasady Średnia Moc Regazyfikacji stanowi iloraz sumy Ładunków oraz liczby godzin w Roku Gazowym, przy czym Użytkownik może wystąpić o jej zwiększenie, i wówczas jej maksymalna wartość nie może wynieść więcej niż wskazano w pkt. 7.1.5.</p>	
<p><b>29.</b></p>	<p>Pkt 7.2.4</p>	<p>W nawiązaniu do uwagi zgłoszonej do pkt. 7.1.3. wnioskujemy o zmianę terminu na „do 10 Dni Roboczych od dnia otrzymania Wniosku Użytkownika”, gdyż zmiana Mocy Średniej ma istotne znaczenie w procesie planowania dostaw, tj. ustalania Roczego Harmonogramu Zawinięć, referuje do niej m.in. pkt. 5.1.10.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Średnia Moc Regazyfikacji ustalona dla Użytkownika Terminalu stanowi dla długookresowych Usług Regazyfikacji iloraz sumy Ładunków w danym Roku Gazowym wyrażony w kWh ustalonej w oparciu o Ramowy Harmonogram Zawinięć oraz liczbę godzin w Roku Gazowym. W związku z powyższym zmiana Średniej Mocy Regazyfikacji wynika z Ramowego Harmonogramu Zawinięć a termin przekazania informacji o zmianie mocy lub braku możliwości zmiany mocy wpisuje się w terminy procedury ustalania Ramowego Harmonogramu Zawinięć. Operator przekazuje Użytkownikowi Terminalu informację o proponowanym dla niego, na kolejny Rok Gazowy Ramowym Harmonogramie Zawinięć w terminie do 5 października. Zatem termin przekazania informacji o zmianie mocy lub braku możliwości zmiany powinien także być określony na 5 października. Wskazanie jednego terminu informowania jest szczególnie istotne w przypadku korzystania w Terminalu z</p>

			<p>Usług Regazyfikacji przez więcej niż jednego Użytkownika Terminalu. Operator zmieniając Średnią Moc Regazyfikacji musi brać pod uwagę wszystkie aktualnie realizowane Umowy Regazyfikacji oraz projekty Ramowych Harmonogramów Zawinięć przesłane przez wszystkich Użytkowników Terminalu. Instrukcja Terminalu musi umożliwiać korzystanie z Usług Regazyfikacji przez więcej niż jednego Użytkownika Terminalu.</p>
30.	Pkt 7.2.6	<p>Wnioskujemy o zmianę trybu przyznawania Mocy Średniej na niewymagający aneksu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Średnia Moc Regazyfikacji jest parametrem ustalonym w Umowie Regazyfikacji. Zmiana Umowy Regazyfikacji, a w szczególności parametrów świadczonych usług, jest możliwa jedynie w formie aneksu do Umowy Regazyfikacji, zgodnie z przepisami dotyczącymi umów zawartych na piśmie.</p>
31.	Pkt 7.3.13	<p>Prosimy o wprowadzenie zapisu mówiącego, że w przypadku wprowadzenia przez Operatora ograniczenia mocy regazyfikacji, Użytkownik Terminalu jest zobowiązany dostosować nominacje do ograniczenia wyłącznie w dobie gazowej, której dotyczy to ograniczenie i wyłącznie do poziomu wynikającego z ograniczenia. Użytkownik Terminalu nie może być zmuszany do stopniowego zmniejszania swojej nominacji w dobie poprzedzającej ograniczenie, co Operator próbuje forsować obecnie.</p> <p>Wskazujemy, iż przykładowo w przypadku wprowadzenia przez Operatora ograniczenia dot. wyłącznie jednej godziny, z uwagi na określony w tym punkcie limit godzinowy i ilościowy, dostosowanie się do tego ograniczenia oznacza dla Użytkownika konieczność rozpoczęcia redukcji nominacji ze</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Terminal działa w ramach możliwości technicznych instalacji, która została zaprojektowana w taki sposób, że zmiana pomiędzy kolejnymi poziomami regazyfikacji może wymagać włączania albo wyłączania regazyfikatorów SCV. Proces ten wymaga czasu, w wyniku czego możliwość zmiany wartości Nominacji z minimalną na maksymalną lub maksymalną na minimalną zajmuje 4 godziny. W związku z powyższym konieczne jest ograniczenie składania Nominacji nie częściej niż co 4 godziny, chyba że różnica ilości Paliwa Gazowego do dostarczenia w Punkcie Wyjścia zgłoszonego w Nominacjach w każdej kolejnej godzinie nie będzie większa niż wskazana w pkt. 7.3.13. Dotyczy to każdych kolejnych 4 godzin, niezależnie od zmiany Doby Gazowej.</p> <p>W przypadku wprowadzenia ograniczeń przez Operatora, ograniczenia obowiązują jedynie w okresach wskazanych</p>

		znacznym wyprzedzeniem, a tym samym efektywnie ograniczenie Mocy Umownej jest znacząco wyższe.	przez Operatora. Mogą mieć one jednak wpływ na wcześniejsze Nominacje. Na przykład jeżeli od godziny 6:00 rano moc regazyfikacji jest ograniczona do Minimalnej Mocy Regazyfikacji, to Użytkownik jest zobowiązany do odpowiedniej Nominacji od godziny 6:00, jednakże musi wziąć pod uwagę, że w związku z koniecznością takiej Nominacji, ostatnia inna Nominacja w poprzedzającej Dobie Gazowej jest możliwa o godzinie 2:00, chyba że różnica ilości Paliwa Gazowego do dostarczenia w Punkcie Wyjścia zgłoszonego w Nominacjach w każdej kolejnej godzinie nie będzie większa niż wskazana w pkt. 7.3.13.
32.	Pkt 7.3.16.5.	Wnioskujemy o wykreślenie punktu (patrz uwaga do pkt. 7.3.13).	Uwaga nieuwzględniona z powodów wskazanych powyżej w odpowiedzi na uwagę do pkt. 7.3.13.
33.	Pkt 7.5.1.1	Wnioskujemy o usunięcie tego punktu lub o zmniejszenie liczby godzin, w której należy dokonać Renominacji dostosowując ją wymagań określonych w komentarzu do punktu 7.3.13.	Uwaga niezrozumiała i nieuwzględniona. Niezrozumiałe jest tutaj odesłanie do komentarza do pkt. 7.3.13. Wydaje się, że nie ma on tu zastosowania. Ponadto Terminal działa w ramach możliwości technicznych instalacji, która została zaprojektowana w taki sposób, że zmiana pomiędzy kolejnymi poziomami regazyfikacji może wymagać włączania albo wyłączania regazyfikatorów SCV. Proces ten wymaga czasu, w wyniku czego możliwość zmiany wartości renominacji z mocy minimalnej na maksymalną lub maksymalnej na minimalną zajmuje 6 godzin (4 godziny ze względu na uwarunkowania techniczne instalacji i 2 godziny na przekazanie informacji, tak jak jest to określone dla systemu przesyłowego w IRiESP). W związku z powyższym konieczne jest ograniczenie składania renominacji nie częściej niż co 6 godziny, chyba że różnica ilości Paliwa Gazowego do dostarczenia w Punkcie Wyjścia zgłoszonego w Nominacjach w każdej kolejnej godzinie nie

			<p>będzie większa niż wskazana w pkt. 7.5.1.1 i 7.5.1.2. Dotyczy to każdego kolejnych 6 godzin, niezależnie od zmiany Doby Gazowej.</p> <p>Niezależnie od powyższego, Operator sprostował oczywistą omyłkę pisarską w numeracji tego punktu.</p>
34.	Pkt 7.5.1.2	Uwaga jak do pkt. 7.3.13.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Terminal działa w ramach możliwości technicznych instalacji, która została zaprojektowana w taki sposób, że zmiana pomiędzy kolejnymi poziomami regazyfikacji może wymagać włączania albo wyłączania regazyfikatorów SCV. Proces ten wymaga czasu, w wyniku czego możliwość zmiany wartości renominacji z mocy minimalnej na maksymalną lub maksymalnej na minimalną zajmuje 6 godzin (4 godziny ze względu na uwarunkowania techniczne instalacji i 2 godziny na przekazanie informacji, tak jak jest to określone dla systemu przesyłowego w IRiESP). W związku z powyższym konieczne jest ograniczenie składania renominacji nie częściej niż co 6 godziny, chyba że różnica ilości Paliwa Gazowego do dostarczenia w Punkcie Wyjścia zgłoszonego w Nominacjach w każdej kolejnej godzinie nie będzie większa niż wskazana w pkt. 7.5.1.1 i 7.5.1.2. Dotyczy to każdego kolejnych 6 godzin, niezależnie od zmiany Doby Gazowej.</p> <p>W przypadku wprowadzenia ograniczeń przez Operatora, ograniczenia obowiązują jedynie w okresach wskazanych przez Operatora. Mogą mieć one jednak wpływ na wcześniejsze renominacje. Na przykład jeżeli od godziny 6:00 rano moc regazyfikacji jest ograniczona do Minimalnej Mocy Regazyfikacji, to Użytkownik jest zobowiązany do odpowiedniej Nominacji od godziny 6:00, jednakże musi wziąć pod uwagę, że w związku z koniecznością takiej Nominacji, ostatnia renominacja w poprzedzającej Dobie</p>

			Gazowej jest możliwa o godzinie 0:00, chyba że różnica ilości Paliwa Gazowego do dostarczenia w Punkcie Wyjścia zgłoszonego w Nominacjach w każdej kolejnej godzinie nie będzie większa niż wskazana w pkt. 7.5.1.1 i 7.5.1.2.
35.	Pkt 7.8	Zasady rozliczania ilości zużytych w procesie regazyfikacji powinny być określone w Instrukcji Terminalu i Umowie Regazyfikacji, a nie w Taryfie. Dodatkowo zwracamy uwagę, iż obecne zapisy zawarte w Taryfie są nieprecyzyjne. Wskazujemy również, iż zapis taryfowy dot. terminu tego rozliczenia tj. „Do ostatniego dnia drugiego miesiąca Roku Regazyfikacyjnego (R+1)” jest istotnie nieprzystający do zasad dot. inwentaryzacji	Uwaga nieuwzględniona. Postanowienia Taryfy wynikają z rozporządzenia taryfowego i są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE. Zasady rozliczania ilości LNG zużytych w procesie regazyfikacji mają znaczący wpływ na konstrukcję Taryfy i stawki taryfowe, zatem powinny być określane w Taryfie. Zarzuty dotyczące nieprecyzyjności Taryfy jak i terminu rozliczenia i zasad inwentaryzacji są niejasne i wydają się nietrafione.
36.	Pkt. 7.10.1	Wnioskujemy o uwzględnienie w obowiązku odbioru wyładowanej ilości LNG ograniczeń na które Użytkownik nie ma wpływu, tj. analogicznie do zapisu definiującego Siłę Wyższą (np. Awarii, ograniczeń związanych z pracami zgodnie z pkt. 10), które uniemożliwiają realizację tego obowiązku. „(...) z zastrzeżeniem pkt. 4.1.5, <b>sytuacji na które Użytkownik nie ma wpływu</b> , oraz obowiązku zapewnienia przez Użytkownika Terminalu Minimalnej Mocy Regazyfikacji.” Zwrócić uwagę należy na postanowienia pkt. 7.3 i n., które dotyczą nominacji, a zatem de facto odbioru LNG. W ramach tych zapisów od powyższej zasady przewidziano odstępstwa, w szczególności pkt. 7.3.6, który odnosi się do takich zdarzeń jak „planowane prace na instalacji określone przez Operatora zgodnie z pkt 10 oraz ograniczenia i wstrzymania wprowadzone w Terminalu przez Operatora zgodnie z postanowieniami	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie dotyczące zdarzeń takich jak Siła Wyższa, Awaria itp. są uregulowane w Umowie Regazyfikacji a nie w Instrukcji Terminalu. Ponadto proponowane pojęcie „sytuacji na które Użytkownik nie ma wpływu” jest zbyt szerokie i nieostre, co mogłoby prowadzić do jego nadużywania, braku odbioru z Terminalu oraz zagrażało bezpieczeństwu jego funkcjonowania. Proponowane przez użytkownika systemy zmiany nie mają nic wspólnego z postanowieniami pkt. 7.3, w tym w szczególności pkt. 7.3.6. Uwaga w tym zakresie jest niejasna.

		Instrukcji Terminalu lub w Systemie Przesyłowym przez OSP zgodnie z IRiESP.”	
37.	Pkt. 7.10.2	Zakres tego punktu uregulowany jest m.in. w 7.10.1, dlatego też wnioskujemy o jego wykreślenie.	Uwaga nieuwzględniona. W pkt. 7.10.1 jest mowa o odbiorze ilości Paliwa Gazowego lub LNG odpowiadających Wyładowanym Ilościom LNG a nie o Nominacjach. Zakres postanowień pkt. 7.10.1 i 7.10.2 jest inny, a treść pkt. 7.10.2 jest logiczną konsekwencją postanowień pkt. 7.10.1.
38.	Pkt 7.10.3	Wnioskujemy o zmianę zapisu zgodnie z poniższym: „W przypadku, gdy Użytkownik Terminalu nie złoży Nominacji dotyczących odbioru Paliwa Gazowego lub nie odbierze LNG w ramach usługi Przeładunku LNG do Cystern Samochodowych zgodnie z pkt. 7.10.1, oraz Programem Procesowego Składowania ustalonym dla tego Użytkownika Terminalu, z przyczyn leżących po jego stronie, co skutkuje niedotrzymaniem przez Użytkownika Programu Procesowego Składowania w sposób powodujący niemożność wyładunku Ładunku innego Użytkownika Terminalu, oraz podjęte przez Strony działania o których mowa w pkt. 5.4.8 oraz 5.4.9 w dalszym ciągu nie powodują iż możliwy jest wyładunek Ładunku, Operator może przejąć prawo do LNG lub Paliwa Gazowego za <b>Cenę Referencyjną Gazu pomniejszoną o koszty poniesione przez Operatora w związku z tym przejściem, nie wyższymi jednak niż 10% wartości przejmowanego LNG lub Paliwa Gazowego obliczonego zgodnie z Ceną Referencyjną</b> , w takiej ilości, w jakiej powoduje ona tę niemożność. Operator niezwłocznie poinformuje Użytkownika Terminalu o zamiarze przejęcia prawa do LNG lub Paliwa Gazowego. Użytkownik Terminalu może złożyć wyjaśnienia dotyczące braku odbioru Paliwa Gazowego	Uwaga nieuwzględniona. Jednakże brzmienie treści pkt. 7.10.3 zaproponowane przez Operatora zachowuje jednak większą część proponowanego postanowienia w formie wynikającej z propozycji.  Treść pkt. 7.10.3: „W przypadku, gdy Użytkownik Terminalu nie złoży Nominacji dotyczących odbioru Paliwa Gazowego lub nie odbierze LNG w ramach usługi Przeładunku LNG do Cystern Samochodowych zgodnie z pkt. 7.10.1, oraz Programem Procesowego Składowania ustalonym dla tego Użytkownika Terminalu, z przyczyn leżących po jego stronie, co skutkuje niedotrzymaniem przez Użytkownika Terminalu Programu Procesowego Składowania w sposób powodujący niemożność wyładunku Ładunku innego Użytkownika Terminalu, oraz podjęte przez Strony działania o których mowa w pkt. 5.4.8 oraz 5.4.9 w dalszym ciągu nie powodują iż możliwy jest wyładunek Ładunku, Operator z zastrzeżeniem pkt. 5.4.8 i 5.4.9, może przejąć prawo do LNG lub Paliwa Gazowego za 90% Ceny Referencyjnej Gazu w takiej ilości, w jakiej powoduje ona tę niemożność. Operator niezwłocznie poinformuje Użytkownika Terminalu o zamiarze przejęcia prawa do LNG lub Paliwa Gazowego. Użytkownik Terminalu może złożyć wyjaśnienia dotyczące braku odbioru Paliwa Gazowego lub LNG oraz uzgodnić z Operatorem działania w celu ich

		lub LNG oraz uzgodnić z Operatorem działania w celu ich odbioru i zmiany decyzji Operatora. W zakresie nienormowanym w niniejszym punkcie stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o sprzedaży. Postanowienia tego nie stosuje się w przypadku, gdy pomiędzy Stronami będzie zawarta inna Umowa Regazyfikacji stanowiąca podstawę do dalszego Procesowego Składowania i regazyfikacji przez Operatora pozostawionej przez Użytkownika Terminalu ilości LNG w Terminalu.”	odbioru i zmiany decyzji Operatora. W zakresie nienormowanym w niniejszym punkcie stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o sprzedaży. Postanowienia tego nie stosuje się w przypadku, gdy pomiędzy Stronami będzie zawarta inna Umowa Regazyfikacji stanowiąca podstawę do dalszego Procesowego Składowania i regazyfikacji przez Operatora pozostawionej przez Użytkownika Terminalu ilości LNG w Terminalu.”.
39.	Pkt 8.2	Wnioskujemy o dodanie punktu zgodnie z którym Użytkownik nie będzie ponosił opłat z tytułu Przedłużonego Procesowego Składowania, spowodowanego załadunkiem autocystern, w przypadku kiedy otrzyma raport z załadunków autocystern w terminie który uniemożliwia uwzględnienie tych ilości w renowacjach.	Uwaga nieuwzględniona, gdyż ta uwaga była już wcześniej uwzględniona w ramach postanowień dot. Programu Procesowego Składowania – przyjęte w pkt. 5.4.3 sposoby wyznaczania poziomów składowania zabezpieczają Użytkownika Terminalu przed ryzykiem wskazanym w uwadze. W związku z powyższym nie jest konieczne dodawanie w pkt. 8.2 dodatkowego punktu.
40.	Pkt 10.1.1	Punkt powinien obejmować wyłącznie prace remontowe zgodnie z art. 9c ust 1 pkt 3 Prawa Energetycznego, a zarazem Taryfa nie powinna definiować czym są prace remontowe. Zwracamy uwagę, iż w tym zakresie Taryfa w istotny sposób zmienia definicję prac: „Pracami remontowo konserwacyjnymi Terminalu (rozumianymi, jako prace prowadzone przez Operatora lub na jego zlecenie zgodnie z postanowieniami Instrukcji Terminalu, niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz utrzymania odpowiedniego poziomu niezawodności pracy Terminalu, w szczególności prace eksploatacyjne, diagnostyczne, remontowe, konserwacyjne, instalacyjne oraz modernizacyjne, <b>a także wszelkie roboty, które są wykonywane w związku z rozbudową</b>	Uwaga nieuwzględniona. Błędne jest twierdzenie przedstawione w uwadze, jakoby Taryfa była niezgodna z ustawą Prawo energetyczne. Postanowienia Taryfy wynikają z ustawy Prawo energetyczne i rozporządzenia taryfowego oraz są spójne z konstrukcją Taryfy, która została uzgodniona i zatwierdzona przez Prezesa URE, a zatem są prawidłowe. Ponadto prace modernizacyjne, w szczególności te w zakresie rozbudowy, także są pracami w instalacji Terminalu oraz są prowadzone w interesie Użytkowników Terminalu, w celu rozwoju krajowego systemu gazowego oraz zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski. Operator jest ustawowo odpowiedzialny za „długoterminowe planowanie rozwoju zdolności systemu gazowego w celu zaspokajania uzasadnionych potrzeb w zakresie przesyłania paliw

		<p><b>Terminalu, w szczególności wszelkie roboty budowlane, montaż, rozbiórka, demontaż, przekładki i dostosowania)”</b>                  Dodatkowo wnioskujemy o doprecyzowanie maksymalnych czasów trwania prac remontowych w poszczególnych latach</p>	<p>gazowych w obrocie krajowym i transgranicznym, dystrybucji tych paliw i ich magazynowania lub skraplania gazu ziemnego, a także w zakresie rozbudowy systemu gazowego, a tam gdzie ma to zastosowanie, rozbudowy połączeń z innymi systemami gazowymi”. Jeżeli Operator nie będzie mógł przeprowadzić tych prac, wyżej wymienione cele nie będą mogły być osiągnięte. Wskazane w Taryfie doprecyzowanie dotyczące robót wykonywanych w związku z rozbudową Terminalu nie tworzy nowego uprawnienia Operatora, lecz ma charakter wyjaśniający i doprecyzowujący, w szczególności mając na uwadze obecną sytuację trwającego procesu rozbudowy Terminalu. Dla konstrukcji Taryfy istotne jest by także tam były zdefiniowane prace remontowe.</p> <p>Zgodnie z prawem energetycznym Operator jest odpowiedzialny za eksploatację, konserwację i remonty sieci, instalacji i urządzeń, wraz z połączeniami z innymi systemami gazowymi, w sposób gwarantujący niezawodność funkcjonowania systemu gazowego. W związku z powyższym Operator nie powinien być ograniczony w zakresie długości czasów trwania prac remontowych w poszczególnych latach. Operator prowadzi niezbędne prace w wyniku bieżących potrzeb w tym zakresie, zaś ilość dni prac w instalacji Terminalu (remontowych, konserwacyjnych, modernizacyjnych) może się znacząco różnić pomiędzy poszczególnymi latami. Jednocześnie prace te są planowane z dużym wyprzedzeniem i Użytkownik jest informowany o ich planowanych terminach i zakresie jeszcze przed rozpoczęciem procesu uzgadniania Ramowego Harmonogramu Zawinięć na kolejny rok, na ponad pół roku przed rokiem, w którym te prace mają być prowadzone.</p>
--	--	---	--

<p>41.</p>	<p>Pkt 10.1.9</p>	<p>Zwracamy uwagę, iż wiedza w zakresie planowanych maksymalnych ograniczeń w terminalu stanowi jeden z kluczowych elementów mających wpływ na kontraktację dostaw, w tym również tę długoterminową. Dlatego też Operator Terminalu powinien być zobowiązany do dokładania najwyższej staranności, aby prace remontowe nie przekroczyły określonego maksymalnego czasu ich trwania, a także do możliwie najdokładniejszego planowania przedmiotowych prac tak, aby uniknąć zmian w ciągu roku gazowego, w stosunku do planu przekazywanego przez Operatora w czerwcu roku poprzedzającego. Jednocześnie wskazujemy, iż określony w pkt. 10.1.9 limit nie jest możliwy do spełnienia, ze względu na prowadzone każdego roku prace remontowe na ramionach rozładunkowych wymagające dwóch przerw pomiędzy zawinięciami w liczbie każda po 10 dni (niezależnie od innych prac remontowych w Terminalu).</p> <p>Dodatkowo wskazujemy, iż dostępna obecnie Moc Umowna umożliwi regazyfikację ładunku w średnio 5-7 dni. Poprzez ograniczenia jednego z elementów Usługi Regazyfikacji (rozumianej jako usługa składająca się z wyładunku, procesowego składowania oraz regazyfikacji), tj. uniemożliwienie zawinięcia i wyładunku LNG przez 10 dni, a także brak możliwości zgromadzenia ilości LNG umożliwiających regazyfikację z Mocą Umowną przez cały czas trwania remontu, wspomniane prace remontowe na ramionach wyładunkowych ograniczają prawo Użytkownika do pełnego korzystania z Usługi Regazyfikacji w maksymalnym zarezerwowanym przez Użytkownika zakresie. Stąd też Użytkownikowi powinna przysługiwać bonifikata analogicznie do innych prac wpływających pośrednio na ograniczenie Mocy Umownej.</p> <p>Wnioskujemy o dodanie zapisu:</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zgodnie z pkt. 10.1.9 Operator dokłada starań, aby planowane prace nie przekroczyły 10 dni w danym roku. Jednakże nie może tego zapewnić, gdyż zgodnie z prawem energetycznym Operator jest odpowiedzialny za eksploatację, konserwację i remonty sieci, instalacji i urządzeń, wraz z połączeniami z innymi systemami gazowymi, w sposób gwarantujący niezawodność funkcjonowania systemu gazowego. W związku z powyższym Operator nie powinien być ograniczony w zakresie długości czasów trwania prac remontowych w poszczególnych latach. Operator prowadzi niezbędne prace w wyniku bieżących potrzeb w tym zakresie, zaś ilość dni prac w instalacji Terminalu (remontowych, konserwacyjnych, modernizacyjnych) może się znacząco różnić pomiędzy poszczególnymi latami. Jednocześnie prace te są planowane z dużym wyprzedzeniem i Użytkownik jest informowany o ich planowanych terminach i zakresie jeszcze przed rozpoczęciem procesu uzgadniania Ramowego Harmonogramu Zawinięć na kolejny rok, na ponad pół roku przed rokiem, w którym te prace mają być prowadzone. Ze względu na uwarunkowania techniczne, faktycznie limit ten jest trudny do spełnienia, w związku z koniecznością corocznego przeprowadzenia prac w odniesieniu do ramion rozładunkowych na każdym ze Stanowisk Rozładunkowych. Jednakże nie można wykluczyć, że może wystąpić taka sytuacja, że w danym roku prace te nie będą wykonywane, jeżeli pozwolą na to wszystkie związane z nimi uwarunkowania. Ponadto należy zwrócić uwagę, że prace te nie wiążą się z ograniczeniem Mocy Umownej. W związku z powyższym prace na ramionach rozładunkowych nie uniemożliwiają Użytkownikowi Terminalu wykorzystania przydzielonej mu Mocy Umownej. Jeżeli prace te nie ograniczają Mocy Umownej, to Użytkownik może korzystać ze 100% przydzielonej godzinowej Mocy Umownej.</p>
------------	-------------------	---	--

		<p>„Operator dołoży najwyższej staranności, aby planowane prace nie przekroczyły 10 dni w danym roku. W przypadku gdy ograniczenia związane z planowanymi pracami przekroczą 10 dni, Operator ponosi odpowiedzialność na szkody poniesione przez Użytkownika na zasadach określonych w Umowie Regazyfikacji.</p> <p>Dodatkowo w związku z koniecznością przeprowadzenia prac w odniesieniu do ramion rozładunkowych na każdym ze Stanowisk Rozładunkowych Operator dołoży starań, aby planowane prace nie przekroczyły łącznie 20 dni na każdym Stanowisku Rozładunkowym. W związku z tym, iż prace skutkują ograniczeniem w korzystaniu przez Użytkownika z Mocy Umownej, w przypadku gdy jednorazowo czas, w którym niemożliwy będzie wyładunek Ładunku wyniesie więcej niż 5 dni, za każdy kolejny dzień takiego ograniczenia Użytkownikowi przysługuje bonifikata liczona jako iloczyn stawki opłaty stałej oraz Mocy Umownej dla pełnej doby gazowej.”</p>	<p>Niezrozumiałe jest żądanie bonifikaty w sytuacji gdy nie jest ograniczona Moc Umowna.</p> <p>Niezależnie od powyższego kwestię bonifikat reguluje Taryfa. Zgodnie z pkt. 10.1.8 Instrukcji Terminalu: „Za okres wstrzymania lub ograniczenia świadczenia Usług Regazyfikacji lub Usług Dodatkowych w wyniku planowanych prac prowadzonych przez Operatora oraz pozostałych przypadkach określonych w Taryfie lub Cenniku Operatora opłaty stałe ulegają obniżeniu zgodnie z obowiązującą Taryfą lub Cennikiem Operatora.”. Operator nie może treścią Instrukcji Terminalu zmieniać postanowień Taryfy w zakresie bonifikat.</p> <p>W związku z niemożliwością uwzględnienia proponowanego w uwadze brzmienia tego punktu oraz wcześniej zgłoszonymi uwagami w tym zakresie, ograniczono treść pkt. 10.1.9 do następującej (w brzmieniu jak w Instrukcji Terminalu z 2009 roku): „Operator dołoży starań, aby planowane prace nie przekroczyły 10 dni w danym roku.”.</p>
<p>42.</p>	<p>Pkt 11.2.19</p>	<p>Zapisy dot. zasad <i>use it or lose it</i> wymagają zmiany koncepcji i dalszego doprecyzowania. W szczególności zwracamy uwagę, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ze względu na ograniczenia logistyczne, możliwość wykorzystywania Zdolności Regazyfikacji zależy od m.in. możliwości zaplanowania dostaw w ramach RHZ (w tym np. możliwości dopasowania planowanych dostaw do ograniczeń w świadczeniu usług), a także wielkości Ładunków; możliwe jest, że, ze względu na obiektywne ograniczenia logistyczne, mimo najlepszych starań nie uda się ułożyć optymalnego harmonogramu dostaw, a ponadto zaplanowane dostawy mogą się różnić wolumenowo od harmonogramowanej</li> </ul>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Jednakże część uwagi została już wcześniej uwzględniona w projekcie.</p> <p>Mając na uwadze ograniczenia logistyczne wpływające na faktyczną niemożność wykorzystywania Zdolności Regazyfikacji, wykorzystanie jest odnoszone do 95% przydzielonej Mocy Umownej. Błędnym byłoby jednak obliczanie wykorzystania Terminalu w stosunku do rocznego planu dostaw. Użytkownik mógłby wtedy planować znacząco mniej dostaw w stosunku do ilości zarezerwowanych przez siebie zdolności Terminalu, faktycznie blokując ich wykorzystanie przez inne podmioty, a Operator nie mógłby temu przeciwdziałać. Tymczasem Operator zgodnie z prawem energetycznym powinien zapobiegać powstawaniu ograniczeń w systemie gazowym, zarządzać nimi i je eliminować oraz świadczyć usługi w</p>

		<p>wielkości dlatego wykorzystanie terminalu powinno być obliczane w stosunku do rocznego planu dostaw;</p> <p>- przy obliczaniu faktycznego wykorzystania Mocy Umownej przez Użytkownika powinno się uwzględniać okresy wstrzymania lub ograniczenia świadczenia Usług Regazyfikacji, niemożność wykorzystania Mocy Umownej wynikającą z ograniczeń infrastruktury towarzyszącej (w szczególności portowej).</p>	<p>sposób zapewniający maksymalne wykorzystanie zdolności systemu gazowego, w tym w szczególności udostępniać zainteresowanym podmiotom niewykorzystaną zdolność instalacji skroplonego gazu ziemnego. Temu celowi służy procedura UIOLI. Ponadto:</p> <p>Należy jednak zwrócić uwagę, że zgodnie z treścią projektu Instrukcji Terminalu, przy obliczaniu wykorzystania Mocy Umownej przydzielonej Użytkownikowi Terminalu Operator będzie uwzględniał, tak jak zaproponowano w drugiej części uwagi, obiektywne przesłanki: okresy wstrzymania lub ograniczenia świadczenia Usług Regazyfikacji, niemożność wykorzystania Mocy Umownej wynikającą z ograniczeń w Systemie Przesyłowym lub dostępu do Stanowiska Rozładunkowego, ilości LNG przeładowane do Cystern Samochodowych.</p>
<p>43.</p>	<p>Pkt. 11.3</p>	<p>Wnioskujemy o niewprowadzanie do Instrukcji dodatkowych uprawnień Operatora umożliwiających mu nieprzestrzeganie ustalonych zasad korzystania z Terminalu przez Użytkowników w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego. Uprawnienie takie narażałoby Użytkowników na ryzyko niewywiązywania się z zawartych wcześniej umów, włączając w to brak możliwości odbioru zakontraktowanych ładunków, co biorąc pod uwagę standardy rynkowe może oznaczać, w przypadku kontraktów długoterminowych, konieczność ponoszenia opłat <i>take or pay</i> lub wręcz ryzyko wypowiedzenia takich umów przez dostawców.</p> <p>W rezultacie proponowane rozwiązanie miałyby negatywny wpływ na bezpieczeństwo energetyczne Rzeczypospolitej Polskiej. W naszej ocenie istniejące zapisy dotyczące Siły Wyższej odpowiednio chronią Operatora przed ryzykiem naruszenia ustalonych zasad w sytuacjach awaryjnych. Wskazujemy również, że zaproponowane nowe zapisy nie dookreślają dostatecznie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zdaniem Operatora przedmiotowy pkt. 11.3 jest niezbędny w celu zapewnienia Operatorowi i Użytkownikowi Terminalu możliwości szybkiego i elastycznego reagowania w sytuacjach nadzwyczajnych. W szczególności w obecnej sytuacji geopolitycznej, wojny na Ukrainie oraz w obliczu prawdopodobnych zakłóceń dostaw gazu ziemnego z Rosji poprzez gazociągi, konieczne może być określenie innego sposobu wykorzystania infrastruktury Terminalu w celu zapewnienia możliwości importu jak największych ilości gazu ziemnego z innych kierunków. Ze względu na niemożność przewidzenia wszystkich możliwych sytuacji, w których ten punkt miałby zastosowanie, jego treść nie może enumeratywnie wyliczać wszystkich przesłanek i uprawnień, gdyż nie pozwoliłoby to na elastyczne reagowanie na zagrożenia dla bezpieczeństwa paliwowego państwa.</p> <p>Jednocześnie Operator proponuje przedmiotowe postanowienia jako możliwe do stosowania wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych. Nie jest celem Operatora, ani nie jest to w jego</p>

	<p>przesłanek w jakich Operator mógłby skorzystać ze swoich uprawnień do modyfikacji zasad korzystania z Terminalu przez Użytkowników w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego, nie przewidują żadnych mechanizmów kontroli nad działaniami Operatora, a zarazem w ogóle nie wskazują, że celem takiej regulacji powinno być przede wszystkim zwiększenie wolumenu paliwa gazowego dostarczanego do Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>W związku z powyższym wnioskujemy o usunięcie punktu w zaproponowanym brzmieniu.</p>	<p>interesie, by zmieniać bez powodu ustalone w Instrukcji Terminalu zasady działania Terminalu. Operator wprowadza do Instrukcji Terminalu racjonalne rozwiązania pozwalające na optymalne i bezpieczne funkcjonowanie Terminalu oraz świadczenie usług, w związku z czym nie ma zamiaru od nich odstąpić bez bardzo poważnych przyczyn.</p> <p>Ponadto Operator nie zamierza wprowadzać odmiennych zasad bez uzgodnienia tej kwestii z Użytkownikami Terminalu. Zwracamy uwagę, że zgodnie z pkt. 11.3.2 Operator niezwłocznie poinformuje Użytkowników Terminalu o konieczności odstąpienia od stosowania niektórych zasad Instrukcji Terminalu. Natomiast zgodnie z pkt 11.3.3 Operator i Użytkownicy Terminalu podejmą działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa paliwowego państwa, w szczególności <u>uzgadniając</u> wyjątkowe zasady funkcjonowania Terminalu. Treść tego punktu wskazuje, że jakakolwiek zmiana zasad funkcjonowania w Terminalu, w przypadkach wskazanych w pkt. 11.3.1 może nastąpić jedynie w uzgodnieniu z Użytkownikiem Terminalu. Mając to na uwadze, oraz istnienie zobowiązań kontraktowych na podstawie Umów Regazyfikacji, Operator jest przekonany, że zmiana zasad na podstawie tego punktu może nastąpić jedynie w formie porozumienia Stron Umowy Regazyfikacji (czyli Operatora i Użytkownika Terminalu), najprawdopodobniej pisemnego w formie aneksu do Umowy Regazyfikacji lub innego podpisanego porozumienia lub innej, która będzie możliwa i właściwa w danej sytuacji.</p> <p>W rezultacie Operator jest przekonany, że proponowane rozwiązanie mogłoby mieć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo energetyczne Polski.</p> <p>W związku z powyższym Operator nie uwzględnił tej uwagi pozostawił ten punkt w projekcie Instrukcji Terminalu w pierwotnie zaproponowanym brzmieniu.</p>
--	---	--

UWAGI ZGŁOSZONE DO DNIA 26.05.2022 R.

44.	Pkt 12	Wnioskujemy o przekazywanie 90-dniowych Harmonogramów Zawinięć bez konieczności dostarczania oryginałów w przypadku skanu.	Uwaga nieuwzględniona. Dokumenty o takim charakterze jak 90-dniowe Harmonogramy Zawinięć, mające wpływ na realizację usług, świadczenia stron umów regazyfikacji i ich wzajemną odpowiedzialność powinny być potwierdzone także przesłaniem oryginałów dokumentów.
45.	Pkt 15	Użytkownik Terminalu powinien mieć zawsze prawo do wypowiedzenia Umowy Regazyfikacji w przypadku istotnych zmian Instrukcji Terminalu.	Uwaga nieuwzględniona. Wypowiedzenie umów regazyfikacji jest regulowane w treści umów regazyfikacji a nie w Instrukcji Terminalu.