Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 7.07.2023 www.osw.waw.pl

Niemcy: nowelizacja specustawy dotyczącej LNG

Michał Kędzierski

7 lipca Bundestag i Bundesrat przyjęły nowelizację specustawy dotyczącej budowy w Niemczech infrastruktury do importu gazu skroplonego (*LNG-Beschleunigungsgesetz*), która umożliwia przyspieszoną realizację konkretnych, wymienionych w dokumencie projektów. Najważniejsza zmiana dotyczy listy inwestycji – beneficjentów przepisów. Dodano do niej budowę terminalu LNG w porcie Mukran na Rugii wraz z interkonektorem łączącym obiekt z gazową siecią przesyłową koło Lubmina. Wykreślono natomiast pierwotnie rozważane lokalizacje dla tzw. pływających terminali (FSRU) w Rostocku i Hamburgu, z których – po przeprowadzeniu analiz – ostatecznie zrezygnowano latem 2022 r. W obecnym brzmieniu ustawa ma zastosowanie do uruchomionych na początku tego roku trzech FSRU w Wilhelmshaven (I), Brunsbüttel i Lubminie oraz trzech planowanych – w Wilhelmshaven (II), Stade i na Rugii, a także trzech projektowanych stacjonarnych gazoportów (zob. mapa).

Kolejna ujęta w nowelizacji zmiana dotyczy doprecyzowania przepisów związanych z wymaganym w ustawie przyszłym przestawieniem stacjonarnych gazoportów z LNG na neutralne emisyjnie nośniki energii. Inwestorzy zostali zobligowani do przedstawienia planów późniejszej modernizacji obiektów już na etapie uzyskiwania zezwoleń.

Terminal LNG na Rugii ma obejmować dwie jednostki FSRU – tę wynajętą przez Deutsche ReGas, która aktualnie działa w Lubminie (Neptune), oraz jedną z pięciu wydzierżawionych przez RFN (Transgas Power). Operatorem obu ma być Deutsche ReGas. Jak wynika z komunikatu firmy, ich łączna moc regazyfikacyjna będzie wynosić 13,5 mld m^3 rocznie. Terminal na Rugii ma zostać połączony z gazową siecią przesyłową koło Lubmina podmorskim gazociągiem o długości ok. 50 km, do którego budowy zostaną użyte rury niewykorzystane przy Nord Streamie 2. Obiekt ma zacząć działać na przełomie 2023 i 2024 r.

Specustawę w pierwotnej wersji przyjęto w maju 2022 r. w reakcji na wywołany agresją Rosji na Ukrainę kryzys energetyczny, przede wszystkim aby pozwolić na możliwie sprawne uruchomienie jednostek FSRU (szerzej zob. *Urodzaj na gazoporty. Awaryjna dywersyfikacja dostaw gazu w Niemczech*). Wydatnie przyspieszyła ona procedury związane z wydawaniem zezwoleń na budowę czy badaniem wpływu inwestycji na środowisko, skróciła okres wnoszenia uwag do projektów oraz ograniczyła do jednej instancji rozpatrywanie ewentualnych skarg sądowych. W uzasadnieniu stwierdzono, że „niezwłoczna" realizacja projektów terminali LNG leży w „szczególnym interesie publicznym" i służy bezpieczeństwu Niemiec. Jednocześnie ze względu na wdrażaną przez Berlin politykę klimatyczną, zakładającą osiągnięcie neutralności emisyjnej do 2045 r., ustawa wyznaczyła termin zakończenia możliwości importu skroplonego gazu ziemnego za pośrednictwem nowo

budowanej infrastruktury. Po 31 grudnia 2043 r. gazoportami mają być sprowadzane tylko neutralne emisyjnie nośniki energii (wodór i produkty powstałe na jego bazie, np. amoniak, metanol czy paliwa syntetyczne).

Komentarz

- Wpisanie planowanego terminalu LNG na Rugii do specustawy jest konieczne, aby mógł on zostać oddany do użytku w terminie. Dzięki skróconym i uproszczonym procedurom uzyskanie zezwoleń i prace budowlane powinny potrwać jedynie kilka miesięcy, jak to miało miejsce w przypadku działających już FSRU w Wilhelmshaven, Brunsbüttel i Lubminie. Według przedstawicieli rządu RFN oraz Federalnej Agencji Sieci zgodne z harmonogramem uruchomienie pozostałych trzech planowanych FSRU przed najbliższą zimą istotnie zwiększy bezpieczeństwo dostaw gazu do Niemiec w okresie jego największej konsumpcji w szczycie sezonu grzewczego. Prognozy pokazują, że w warunkach niesprowadzania surowca z Rosji ewentualna długa i mroźna zima wywołałaby szybkie opróżnienie magazynów gazu, co groziłoby wystąpieniem jego niedoboru na początku 2024 r. Ulokowanie co najmniej dwóch FSRU na Bałtyku (w okolicach Lubmina) ma natomiast tę zaletę, że mogą one wtłaczać gaz do sieci, którą do 2022 r. rozprowadzano surowiec rosyjski, trafiający następnie do wschodnich i południowych landów RFN oraz m.in. do Czech i Austrii. Kraje te wyraziły zainteresowane sprowadzaniem LNG za pośrednictwem niemieckich terminali. Rozłożenie importu gazu skroplonego między obiektami nad Morzem Północnym i Bałtykiem (zob. mapa) ma skutkować bardziej równomiernym obciążeniem sieci przesyłowej i uniknięciem wąskich gardeł w systemie.
- Ujawniona w lutym br. koncepcja stworzenia hubu LNG na Rugii wzbudziła ogromne kontrowersje w regionie i stała się przedmiotem ogólnokrajowej debaty. Liczne protesty ostatecznie wymusiły na rządzie federalnym korektę początkowych planów zarówno w zakresie lokalizacji, jak i parametrów terminalu (szerzej o pierwotnym projekcie zob. *Niemcy: plany nowego hubu LNG koło Rugii*). Przeciwnicy krytykują zwłaszcza domniemany negatywny wpływ obiektu na turystykę, będącą gospodarczą lokomotywą regionu, oraz środowisko. Kwestionowane (również przez część środowiska eksperckiego) jest też zapotrzebowanie RFN na dodatkową infrastrukturę do importu LNG – zwłaszcza w kontekście zgodności z celami polityki klimatycznej. Najbardziej zagorzali oponenci, do których należą przede wszystkim organizacje ekologiczne, zapowiadają kolejne próby udaremnienia budowy terminalu, w tym na drodze sądowej.
- Działania rządu pokazują determinację władz federalnych w dążeniu do urzeczywistnienia projektu. Mimo szerokiego oporu społecznego w regionie, który odbija się krytycznym echem w ogólnokrajowej debacie publicznej, w ostatnich tygodniach konsekwentnie podejmowano kolejne kroki w kierunku realizacji inwestycji. Jeszcze przed przyjęciem nowelizacji specustawy pozyskano rury do budowy gazociągu, podpisano umowę ze spółką Deutsche ReGas na użytkowanie terminalu oraz rozpoczęto prace przygotowawcze. Na uwagę zasługuje przy tym fakt, że politycznie za działania te odpowiada głównie wicekanclerz Robert Habeck z Zielonych. Jego aktywność na tym polu budzi kontrowersje zarówno wśród członków ugrupowania, jak i w twardym elektoracie i na zapleczu partii, którego ważną częścią są organizacje ekologiczne.

- Doprecyzowanie przepisów dotyczących późniejszego przestawienia stacjonarnych gazoportów na sprowadzanie neutralnych emisyjnie nośników energii wymusza na inwestorach uwzględnianie przyszłej modernizacji już na etapie planowania inwestycji. Na taką zmianę naciskali zwłaszcza Zieloni, gdyż w pewnym zakresie obniża ona koszty polityczne niepopularnych wśród ich zwolenników działań w obszarze rozwoju infrastruktury do importu LNG. Partia przedstawia ją jako gwarancję przejściowości i wpisania tych obiektów w cele transformacji energetycznej i polityki klimatycznej. Z perspektywy inwestorów nowelizacja może z kolei stanowić pewien kłopot, ponieważ dodatkowo wydłuża proces planowania. Pytanie o to, na który z „zielonych" nośników energii zdecydują się poszczególne firmy, pozostaje otwarte. Aktualny stan debaty na ten temat każe przypuszczać, że za najbardziej perspektywiczny uznaje się amoniak – w porównaniu do innych branych pod uwagę związków jest on łatwy w transporcie, nie wymaga budowania nowej infrastruktury i statków oraz może być wykorzystywany bezpośrednio w przemyśle (np. chemicznym) lub przetwarzany na wodór i wpuszczany do planowanej sieci wodorowej. W przyszłości amoniak planują sprowadzać inwestorzy gazoportów w Brunsbüttel i Stade, a także importerzy, którzy zarezerwowali moce regazyfikacyjne w tych terminalach. W Wilhelmshaven stawia się natomiast na syntetyczny metan.

Mapa. Lokalizacja uruchomionych i planowanych terminali LNG w Niemczech



Źródło: Federalne Ministerstwo Gospodarki i Ochrony Klimatu.