

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

T +49 (0)511 [REDACTED]

F +49 (0)511 [REDACTED]

Sitz der Gesellschaft: Hannover

Handelsregister: Amtsgericht Hannover
HRB 61631

Ust-IdNr: DE 234791306

Geschäftsführer: Jens Schumann, Paul van der Laan

www.gasunie.de

[REDACTED]
Bundesnetzagentur

Beschlusskammer 9

Versand per Mail

Stichwort: Konsultation II MARGIT 2023

Datum
13.05.2022

Telefon

Unser Zeichen
[REDACTED]

Ihr Zeichen

Betreff
Konsultation II MARGIT 2023 (Az.: BK9-21/612)

- Stellungnahme der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen die von der Beschlusskammer 9 (BK 9) gestartete Konsultation „MARGIT 2023“ hinsichtlich der Festlegung eines möglichen Abschlags an Einspeisepunkten aus LNG-Anlagen und den damit verbundenen Festlegungsentwurf vom 6. Mai 2022 zu BK9-21/612.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Laufzeit von (nicht-)rabattierten Standardkapazitätsprodukten

Der Festlegungsentwurf sieht einen Abschlag auf das Standardkapazitätsentgelt an Einspeisepunkten aus LNG-Anlagen im Interesse einer gesteigerten Versorgungssicherheit in Höhe von 40 Prozentpunkten vor. Dieser Abschlag soll jedoch nur auf Jahres- und Quartals-Standardkapazitätsprodukte Anwendung finden. Monats- und Tages-Standardkapazitätsprodukte werden somit von der Rabattierung ausgenommen. Als Begründung führt die Beschlusskammer 9 (BK 9) in Rz. 55 aus, dass die tatsächliche physische Auslastung der Terminals eine entscheidende Rolle spielt und kontinuierliche und hohe LNG-Einspeisungen ins deutsche Fernleitungsnetz die Versorgungssicherheit, insbesondere in den Wintermonaten erhöhe und sich positiv auf das Ziel einer preisgünstigen Versorgung auswirke.

Um eine kontinuierliche und hohe Einspeisung von LNG-Mengen anzureizen, schlussfolgert die BK 9, dass ein Rabatt auf Jahres- und Quartals-Standardkapazitätsprodukte zielführend und ausreichend sei, ein Rabatt auf Monats- und Tages-Standardkapazitätsprodukte hingegen nicht auf das Ziel einer höheren Versorgungssicherheit hinwirken würde. Es ist nachvollziehbar, dass eine kontinuierlich Einspeisung wünschenswert ist. Die Chance, kurzfristig mobilisierbare Mengen ungenutzt zu lassen, halten wir allerdings für den falschen Weg. Ziel sollte es u.E. sein, dass komplette Potential der Terminals auszunutzen. Eine Rabattierung auch der Monats- und Tages-Standardkapazitätsprodukte wäre u.E. daher zielführender.

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Datum: 13.05.2022

Unser Zeichen: [REDACTED]

Betreff: Konsultation II MARGIT 2023 (Az.: BK9-21/612)

Stellungnahme der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Rabathhöhe von 40 Prozentpunkten

Für die Bestimmung der Rabathhöhe hat die BK 9 sich gegen den europäischen Vergleich von Gesamtkosten für den LNG-Import entschieden (Rz. 57). Der gewichtete Durchschnitt aller EU27 plus UK sei nicht zielführend, weil vor allem die Transportkosten höchst unterschiedlich ausfallen können (von Norwegen in die Niederlande vs. von Norwegen nach Kroatien) und weil es zudem an weiteren Daten fehle. Da LNG zu einem weit überwiegenden Teil aus nicht-europäischen Staaten (z.B. Katar, Afrika, USA) bezogen wird und die Transportroute nach Deutschland innerhalb Europas somit eine der weitesten sein wird, erscheint es nicht sachgerecht, diesen Aspekt aufgrund einer mangelnden Datenlage auszublenden.

Als Vergleichsgruppe hat die BK 9 gem. Rz. 64 Frankreich und die Niederlande ausgewählt. Die Jahresentgelte 2022 an Einspeisepunkten von LNG-Anlagen betragen in Frankreich 2,24 €/kWh/h/a bzw. in den Niederlanden 2,18 €/kWh/h/a. Bei einer Anwendung einer Rabathhöhe von 40 Prozentpunkten auf das Standardkapazitätsentgelt (3,51 €/kWh/h/a) würde sich für Deutschland (für Jahres- und Quartalsprodukte) ein reduziertes Entgelt in Höhe von 2,10 €/kWh/h/a ergeben. Es ist fraglich, ob eine Begrenzung auf Frankreich und die Niederlande als Vergleichsländer/-märkte wirklich sachgerecht ist. In Rz. 64 wird argumentiert, dass Frankreich aufgrund der Höhe des Gasabsatzes und die Niederlande aufgrund des Handelsgeschehens repräsentative Vergleichsmärkte für Deutschland seien. Am Ende ist es für den Wettbewerb unter den LNG-Terminals jedoch ausschlaggebend, wie hoch die Gesamt-Marge ist. Diese bestimmt sich zum Teil anhand der Transportkosten. Nimmt man z.B. die im Anhang des Entwurfes zum LNG-Beschleunigungsgesetzes als mögliche LNG-Terminalstandorte genannten Standorte Rostock und Lubmin, wäre mit Bezug auf Transportkosten der LNG-Schiffe Polen als potenzielles zusätzliches Vergleichsland ebenfalls ableitbar. Dies sollte bei der Festlegung der Höhe des Rabattes rabatterhöhend berücksichtigt werden.