

14.12.2016

Abgeänderter Vorschlag für ein Multiple-NEMO Arrangement (MNA) in der Gebotszone Deutschland/ Österreich/Luxemburg (DE/AT/LU)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Hintergrund und Kontext.....	1
1.2	Gesetzliche Verpflichtungen.....	1
1.2.1	Gesetzliche Verpflichtung zur Implementierung eines Multiple-NEMO Arrangements .	1
1.2.2	Gesetzliche Verpflichtungen in Bezug auf Clearing, Abrechnung, Fahrplan-Nominierung und Shipping.....	2
1.3	Konformität des MNA mit den Zielen der GL CACM	2
1.4	Grundsätze der einheitlichen Intraday-Marktkopplung und der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung.....	4
1.4.1	NEMO-Hub	4
1.4.2	Grundsätze der Abwicklung von Energieaustauschen über zentrale Gegenparteien	4
1.4.3	Shipping.....	5
1.4.4	Shipping-Links / Links zur physischen Erfüllung.....	5
1.5	Genehmigungsantrag an die BNetzA, E-Control und ILR.....	6
2	Einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung	7
2.1	Datenaustausch mit der MCO-Funktion.....	7
2.2	Shipping Arrangements für Day-Ahead.....	9
2.2.1	Allgemeine Prinzipien.....	9
2.2.2	Modell des bevorzugten Transportagenten (pSA)	10
2.2.3	Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs	10
2.2.4	Fahrplangebiet-internes Shipping	11
2.2.5	Zoneninternes Shipping	13
2.2.6	Gebotszonenübergreifendes Shipping.....	15
2.3	Ausweichregelungen	17
2.4	Vertragsstruktur	18
3	Einheitliche Intraday-Marktkopplung (SIC)	20
3.1	Multiple-NEMO Arrangements.....	20
3.2	Allgemeine Konfiguration der einheitlichen Intraday-Marktkopplung.....	20
3.2.1	Kopplung des kontinuierlichen Handels.....	20
3.2.2	Shipping-Links für SIC	20
3.3	Datenaustausch mit dem Matching-Algorithmus für den kontinuierlichen Handel	21
3.4	Shipping	21
3.4.1	Modell des bevorzugten Transportagenten (pSA)	21

3.4.2	Berechnung des Fahrplanaustauschs	22
3.4.3	Fahrplangebiet-internes Shipping	23
3.4.4	Zoneninternes Shipping	25
3.4.5	Gebotszonenübergreifendes Shipping	27
3.5	Engpasseinnahmen	30
3.6	Ausweichregelungen	30
3.7	Vertragsstruktur	31
4	Glossar	33

Liste der Abbildungen

Abbildung 1: Ansatz der zentralen Gegenpartei	4
Abbildung 2: Datenaustausch für die SDC.....	7
Abbildung 3: Fahrplangebiet in DE/AT.....	9
Abbildung 4: Modell des bevorzugten Transportagenten	10
Abbildung 5: Physischer Ausgleich für fahrplangebiet-internes Shipping in DE/AT	12
Abbildung 6: Fahrplangebiet-internes Shipping	12
Abbildung 7: Zoneninternes Shipping	14
Abbildung 8: Gebotszonenübergreifendes/Gebotszoneninternes Shipping	14
Abbildung 9: Grundsätze des gebotszonenübergreifenden Shippings	16
Abbildung 10: Ausweichregelung für die NEMO-Hub-Trennung von der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung	18
Abbildung 11: Modell des bevorzugten Transportagenten	22
Abbildung 12: Fahrplangebiet in DE/AT.....	24
Abbildung 13: Fahrplangebiet-internes Shipping	24
Abbildung 14: Zoneninternes Shipping	26
Abbildung 15: Gebotszonenübergreifendes/Gebotszoneninternes Shipping.....	26
Abbildung 16: Gebotszonenübergreifendes Shipping im Rahmen der einheitlichen Intraday-Marktkopplung bei Durchquerung mehrerer Fahrplangebiete bzw. Gebotszonen.....	28
Abbildung 17: Grundsätze des gebotszonenübergreifenden Shippings	28
Abbildung 18: Ausweichregelung für die NEMO-Hub-Trennung von der einheitlichen Intraday-Marktkopplung.....	31

Liste der Tabellen

Tabelle 1: Zoneninterne Shipping-Links	6
Tabelle 2: Gebotszonenübergreifende Shipping-Links	6

1 Einleitung

Das vorliegende Dokument beinhaltet den abgeänderten gemeinsamen Vorschlag von 50Hertz, Amprion, APG, CREOS, TenneT TSO, TransnetBW (die „ÜNB“) an die BNetzA, E-Control und ILR (die „NRA“) für den Betrieb mehrerer nominierter Strommarktbetreiber (Nominated Electricity Market Operator „NEMO“) für die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung (SDC) und die einheitliche Intraday-Marktkopplung (SIC) einschließlich der MRC- und XBID-Projekte in der Gebotszone Deutschland/Österreich/Luxemburg (DE/AT/LU). Mit diesem abgeänderten Vorschlag erfüllen die ÜNB ihre Verpflichtungen gemäß den Artikeln 45 und 57 der Leitlinie für die Kapazitätsvergabe und das Engpassmanagement (GL CACM) zur Ermöglichung der Beteiligung aller derzeit und in der Zukunft benannten NEMOs der Gebotszone DE/AT/LU an der SDC und der SIC. Ein Antrag der NRA auf Abänderung des ersten von den ÜNB an die NRA übergebenen Vorschlags vom 14. April 2016 ist am 14. Oktober 2016 bei den ÜNB eingegangen und hat ein Änderungsverfahren gemäß Artikel 9 (12) GL CACM mit einer geplanten Frist bis zum 14. Dezember 2016 eingeleitet.

Entsprechend den GL CACM basiert dieser Vorschlag auf der Zusammenarbeit mit den in der Gebotszone DE/AT/LU benannten NEMOs. Die ÜNB haben die aktuell benannten NEMOs über die vorgesehene Abänderung des MNA informiert und haben den Inhalt mit diesen abgestimmt. Dies wird in einem Erläuterungsdokument („Explanatory Note“) dargelegt.

Die in diesem Dokument verwendeten groß geschriebenen Begriffe, die nicht im Glossar definiert wurden (siehe Paragraph 4), haben die in der GL CACM angegebene Bedeutung.

1.1 Hintergrund und Kontext

Gemäß Artikel 4 (Benennung der NEMOs und Aufhebung der Benennung) der GL CACM wurden mehrere Unternehmen von den NRA - der BNetzA, E-Control und ILR - als NEMO für die Gebotszone DE/AT/LU ernannt. Die Benennungssituation zum Datum der Vorlage dieses abgeänderten Vorschlags (14. Dezember 2016) in der Gebotszone DE/AT/LU stellt sich wie folgt dar:

Day-Ahead: 3 NEMOs

Intraday: 3 NEMOs

1.2 Gesetzliche Verpflichtungen

1.2.1 Gesetzliche Verpflichtung zur Implementierung eines Multiple-NEMO Arrangements

Die folgenden GL-CACM-Bestimmungen bilden die rechtliche Grundlage für das MNA für DA und ID in der Gebotszone DE/AT/LU:

- *Artikel 8: Die ÜNB legen gegebenenfalls Regelungen für die Vergabe zonenübergreifender Kapazität und sonstige Regelungen gemäß den Artikeln 45 und 57 fest;*

- *Artikel 45, 57: ÜNB [...] erarbeiten in Zusammenarbeit mit den betroffenen ÜNB, NEMOs und nicht als ÜNB zertifizierten Betreibern von Verbindungsleitungen einen Vorschlag für die Vergabe zonenübergreifender Kapazität und sonstige für solche Gebotszonen notwendigen Regelungen, um sicherzustellen, dass die betreffenden NEMOs und Verbindungsleitungen die für solche Regelungen notwendigen Daten und finanziellen Mittel bereitstellen.*
- *Artikel 7: Die NEMOs sind zuständig, [...] gegebenenfalls für eine Abstimmung mit den ÜNB gemäß den Artikeln 45 und 57, um Regelungen zu schaffen, die mehr als einen NEMO innerhalb einer Gebotszone betreffen, und Vornahme der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung und/ oder der einheitlichen Intraday-Marktkopplung entsprechend den vereinbarten Regelungen*

Der Begriff „MNA“ bezieht sich in diesem Dokument auf die aus den vorgenannten Artikeln resultierenden Verpflichtungen hinsichtlich der „Vergabe zonenübergreifender Kapazität und sonstige für solche Gebotszonen notwendigen Regelungen“.

Die gesetzlichen Bestimmungen der Artikel 45 und 57 sind vergleichbar. Artikel 45 definiert sie für die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung und Artikel 57 definiert dieselben Bestimmungen für die einheitliche Intraday-Marktkopplung.

1.2.2 Gesetzliche Verpflichtungen in Bezug auf Clearing, Abrechnung, Fahrplan-Nominierung und Shipping

Artikel 68 (6) bietet in Bezug auf Clearing und Abrechnung eine Orientierungshilfe für den Fall der Beteiligung eines Transportagenten/Shippers an dem Energieaustausch zwischen den Gebotszonen.

Die Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs muss den gemäß Artikel 43 (DA) und 56 (ID) der GL CACM entwickelten und genehmigten Methoden entsprechen.

Die NEMOs fungieren gemäß Artikel 7(1) (g) der GL CACM als zentrale Gegenparteien (CCP) und sind somit gemäß der Definition für die Organisation des aus SDC und SIC resultierenden Energieaustauschs mit anderen zentralen Gegenparteien oder Transportagenten verantwortlich. Falls vereinbart, fungieren die ÜNB gemäß Artikel 8 (2) (I) der GL CACM als Transportagenten. Der Transportagent kann ungeachtet dessen gemäß Artikel 68 (6) als Gegenpartei zwischen verschiedenen zentralen Gegenparteien für den Energieaustausch fungieren, wenn die betroffenen Parteien diesbezüglich eine besondere Vereinbarung treffen und diese Aufgabe nicht gemäß Artikel 68 (3) von den zentralen Gegenparteien übernommen wird.

Die in diesem MNA vorgeschlagene Shipping-Lösung für SDC und SIC („pSA“-Modell (Bevorzugter Transportagent)) folgt Artikel 7(1) (g). Die Option, ÜNB als Transportagenten in der Gebotszone DE/AT/LU zu nutzen, wird von den ÜNB nicht gewählt.

1.3 Konformität des MNA mit den Zielen der GL CACM

Das vorgeschlagene Multiple-NEMO Arrangement in der Gebotszone DE/AT/LU trägt zur Erreichung der Ziele gemäß Artikel 3 der GL CACM bei.

Die Verordnung zielt darauf:

(a) den effektiven Wettbewerb in der Erzeugung von, dem Handel mit und der Lieferung von Elektrizität zu fördern.

Die Implementierung des in diesem Dokument beschriebenen MNA wird es mehreren NEMOs ermöglichen, in der Gebotszone DE/AT/LU tätig zu werden und somit den Wettbewerb in der Erzeugung von, dem Handel und der Versorgung mit Energie fördern.

(c) die betriebliche Sicherheit zu gewährleisten.

Durch die Wahl eines zentralen Datenübergabepunkts für den Datenaustausch im Rahmen der Regelungen für die Prozesse vor und nach der Marktkopplung wird die Anzahl zusätzlicher Schnittstellen minimiert und das Risiko potenzieller Fehler reduziert. Darüber hinaus sieht der Vorschlag für jeden NEMO die Möglichkeit vor, die gebotszonenübergreifende Kapazitätsvergabe und die Vergabebeschränkungen von einem zentralen Datenübergabepunkt herunterzuladen und dient somit als Sicherung, falls der oder die für die Übertragung der Eingabe- und Ausgabedaten verantwortliche(n) NEMO(s) zu dem jeweiligen Zeitpunkt von technischen Problemen betroffen ist/sind.

Des Weiteren gewährleistet die vorgeschlagene Lösung für das physische Clearing und den Ausgleich die notwendigen betrieblichen Sicherheitsstandards entsprechend der Leitlinie für den Übertragungsnetzbetrieb.

(d) die Berechnung und Vergabe der gebotszonenübergreifenden Kapazität zu optimieren.

Der MNA-Vorschlag ermöglicht die effiziente Berücksichtigung mehrerer NEMOs in einer Gebotszone, ohne die Berechnungs- und Vergabeprozesse zu beeinträchtigen.

(e) die faire und gleichberechtigte Behandlung der ÜNB, der NEMOs, der Agentur, der Regulatorischen Behörden und der Marktteilnehmer sicherzustellen.

Die vorgeschlagene Lösung ist nach Ansicht der ÜNB ein faires, transparentes und kosteneffizientes Arrangement für mehrere NEMOs, das die Interessen der Marktparteien, der NEMOs und der ÜNB ausgewogen berücksichtigt und den NEMO-Wettbewerb in der Gebotszone DE/AT/LU fördert. Um dies während des Entwurfsprozesses sicherzustellen, wurden die Rückmeldungen der NEMOs von den ÜNB bewertet und soweit wie angemessen berücksichtigt.

(f) die Transparenz und Zuverlässigkeit der Informationen sicherzustellen und zu verbessern.

Durch die Nutzung eines zentralen Datenübergabepunkts kann jeder NEMO auf Informationen über die gebotszonenübergreifenden Kapazitäten und Vergabebeschränkungen zugreifen, wodurch die Transparenz dieser Informationen verbessert wird.

(h) die Anforderungen an einen fairen und geordneten Markt und eine faire und geordnete Preisbildung zu erfüllen.

Das MNA ist mit der von allen NEMOs gemeinsam wahrgenommenen Marktkopplungsbetreiber-Funktion (MCO-Funktion) verknüpft. Der vorliegende MNA-Vorschlag sieht in diesem Zusammenhang eine uneingeschränkte Preisbildung innerhalb der Gebotszone vor. Dies ermöglicht in Kombination mit den in diesem Dokument beschriebenen Ausweichlösungen einen fairen und geordneten Markt sowie eine faire und geordnete Preisbildung.

(i) gleiche Ausgangsbedingungen für alle NEMOs zu schaffen.

Um gleiche Ausgangsbedingungen sicherzustellen, wurde eine flexible MNA-Lösung entwickelt, die eine faire und gleiche Behandlung der NEMOs innerhalb der betrieblichen Prozes-

se gewährleistet und die Beteiligung an der DA- und ID-Marktkopplung zu gleichen Bedingungen ermöglicht. Die vorgeschlagenen Lösungen können auf zusätzliche NEMOs erweitert werden.

1.4 Grundsätze der einheitlichen Intraday-Marktkopplung und der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung

1.4.1 NEMO-Hub

Der Begriff des NEMO-Hubs wird in jedem Fahrplangebiet der Gebotszone DE/AT/LU als NEMO-Marktplatz definiert, in dem ein bestimmter NEMO eine Reihe von Aufträgen von den Marktteilnehmern erhält. Ein NEMO-Hub wird daher von dem betreibenden NEMO und durch das Fahrplangebiet definiert, das den Bilanzkreis seiner Gegenpartei umfasst. Dieses gilt als physischer Erfüllungsort. Ein NEMO kann NEMO-Hubs in mehreren Fahrplangebieten betreiben. Mehrere NEMO-Hubs könnten von verschiedenen NEMOs in demselben Fahrplangebiet betrieben werden.

1.4.2 Grundsätze der Abwicklung von Energieaustauschen über zentrale Gegenparteien

Die Strombörsen nehmen ein anonymes Matching der Kauf- und Verkaufsaufträge vor, ohne selbst als Partei an dem Handel teilzunehmen. Die Volumen aller abgestimmten Kauf- und Verkaufsaufträge müssen daher innerhalb jeder Marktzeiteinheit ausgeglichen sein. Ob eine Eins-zu-Eins-Zuordnung der Kauf- und Verkaufsaufträge vorgenommen wird oder überhaupt möglich ist, ist hierbei nicht von Bedeutung. Das Matching eines Auftrags mit mindestens einem anderen Auftrag führt nicht zu einem Handel zwischen den Bieter. Stattdessen wird jeweils ein Handel zwischen jedem Bieter und der Verrechnungsstelle des NEMO-Hubs geschlossen, welche zwischen die Bieter tritt und als CCP das Kontrahentenrisiko übernimmt.¹ Der Einfachheit halber kann angenommen werden, dass jeder bilaterale oder multilaterale Handel zwischen den Marktteilnehmern in mehrere Handel mit der zwischen den Parteien stehenden zentralen Gegenpartei unterteilt wird. Anstatt eines Handels zwischen Käufern und Verkäufern findet ein Handel zwischen den Käufern und ihren CCPs sowie den Verkäufern und ihren CCPs statt.

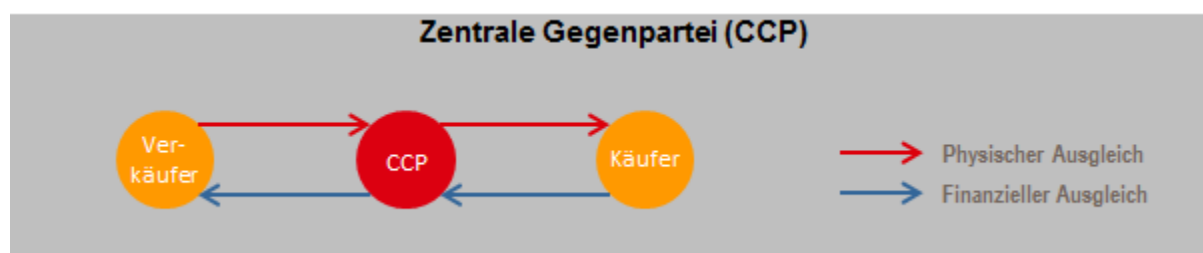


Abbildung 1: Ansatz der zentralen Gegenpartei

¹ Im Fall einer Aktion im Rahmen der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung kann eine direkte Beziehung zwischen abgestimmten Verkaufs- und Kaufaufträgen nicht notwendigerweise hergestellt werden und jeder abgestimmte Auftrag führt direkt zu einem Handel mit der CCP.

Der Ausgleich eines Handels erfordert die Lieferung der Ware (in diesem Fall der Energie für eine bestimmte Marktzeiteinheit) und die Überweisung des vereinbarten Geldbetrags.² Handel zwischen Marktteilnehmern und ihren CCPs werden immer innerhalb des Fahrplangebiets abgewickelt, das als Erfüllungsort eines bestimmten NEMO-Hubs gilt. Ein angenommenes Kaufgebot berechtigt den Marktteilnehmer, die Energiemenge über einen fahrplangebiet-internen Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis der CCP in seinen eigenen Bilanzkreis innerhalb desselben Fahrplangebiets im Austausch für Geld zu erhalten. Ein angenommenes Verkaufsgebot verpflichtet den jeweiligen Marktteilnehmer, die betreffende Energie über einen fahrplangebiet-internen Handelsfahrplan aus seinem eigenen Bilanzkreis an den Bilanzkreis der CCP in demselben Fahrplangebiet im Austausch für Geld zu liefern.

1.4.3 Shipping

Im Fall einer Kopplung mehrerer NEMO-Hubs sind die zentralen Gegenparteien aller Käufer und Verkäufer nicht notwendigerweise identisch. In diesen Fällen erfolgt ein bilateraler Handel zwischen den jeweiligen zentralen Gegenparteien. Der Handel zwischen den zentralen Gegenparteien wird im weiteren Verlauf „Shipping“ genannt.

Im Rahmen dieses Dokuments wird eine zentrale Gegenpartei pro NEMO-Hub definiert. Ein Handel zwischen zwei NEMO-Hubs gilt ebenfalls als Shipping, wenn dasselbe Unternehmen als zentrale Gegenpartei fungiert, auch wenn in diesem Fall wahrscheinlich auf den finanziellen Ausgleich verzichtet werden könnte oder dies nur eine Frage der internen Buchführung ist. Der physische Ausgleich umfasst immer noch mindestens zwei Bilanzkreise, außer wenn ein Unternehmen in mehr als einem NEMO Hub im selben Fahrplangebiet als CCP fungiert.

1.4.4 Shipping-Links / Links zur physischen Erfüllung

Zwischen den folgenden in Tabelle 1 angegebenen Fahrplangebiet ist ein direkter Energieaustausch durch 1:1-Nominierung ohne Kapazitätsbeschränkungen möglich³:

² In dem vorliegenden Dokument beziehen sich die Begriffe Lieferung, Liefern, Erhalten sowie Quelle und Senke auf den physischen Teil einer Transaktion (d.h. die Energie) im Zusammenhang mit dem Shipping und Ausgleich. Zahlungen erfolgen im Gegensatz hierzu in entgegengesetzter Richtung (d.h. von der empfangenden an die liefernde Partei).

³ Der Begriff „1:1-Nominierung“ bezieht sich auf die Nominierung eines fahrplangebiet-übergreifenden Handelsfahrplans zwischen zwei Bilanzkreisen, die demselben durch identische EIC gekennzeichneten Unternehmen zugehörig sind.

Zoneninterne Shipping-Links	
50Hertz	Amprion
50Hertz	TenneT GmbH
50Hertz	TransnetBW
Amprion ⁴	APG
Amprion	TenneT GmbH
Amprion	TransnetBW
APG ⁴	TenneT GmbH
APG ⁴	TransnetBW
Creos	Amprion
TenneT GmbH	TransnetBW

Tabelle 1: Zoneninterne Shipping-Links

Zwischen den folgenden in Tabelle 2 angegebenen gebotszonenübergreifenden Fahrplan-gebieten ist ein Energieaustausch durch 1:1-Nominierung mit Kapazitätsbeschränkungen möglich:

Grenze	Gebotszonenübergreifende Shipping-Links	
FR-DE/AT/LU	Amprion	RTE
	TransnetBW	RTE
BE-DE/AT/LU	Creos	Elia
NL-DE/AT/LU	Amprion	TenneT BV
	TenneT GmbH	TenneT BV
PL-DE/AT/LU ⁵	50Hertz	PSE
CZ-DE/AT/LU ⁵	APG	CEPS
	TenneT GmbH	CEPS
	50Hertz	CEPS
HU-DE/AT/LU ⁵	APG	Mavir
SI-DE/AT/LU	APG	Eles
IT-DE/AT/LU	APG	Terna
CH-DE/AT/LU ⁵	APG	Swissgrid
	Amprion	Swissgrid
	Transnet BW	Swissgrid
DK1-DE/AT/LU	TenneT GmbH	Energinet.dk
DK2-DE/AT/LU	50Hertz	Energinet.dk
DE-SE4	Baltic Cable AB	

Tabelle 2: Gebotszonenübergreifende Shipping-Links

1.5 Genehmigungsantrag an die BNetzA, E-Control und ILR

Die Implementierung und der Betrieb des Multiple-NEMO Arrangements in der Gebotszone DE/AT/LU erfordert bindende Bestimmungen, die offiziell von der BNetzA, E-Control und ILR zu genehmigen sind.

Dieses Dokument enthält beschreibende Abschnitte, die für das Verständnis der jeweiligen MNA-Bestimmungen erforderlich sind. Bestimmungen, die einer offiziellen Genehmigung bedürfen, sind als „**Bestimmung**“ gekennzeichnet. Für diese Bestimmungen benötigen die ÜNB eine formelle Genehmigung.

⁴ Zoneninterne Shipping-Links zwischen DE und AT können aus Netzsicherheitsgründen geschlossen werden.

⁵ Die Day-Ahead-Marktkopplung ist derzeit nicht an diesen Grenzen implementiert. Dies ist bei Nutzung des Dokuments zu berücksichtigen (z. B. Abbildung 9).

2 Einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung

BESTIMMUNG SDC_1: Ausreichend hohe Kapazität zwischen NEMO-Hubs innerhalb der Gebotszone DE/AT/LU für die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung

Die NEMOs müssen eine uneingeschränkte Preisbildung zwischen den NEMO-Hubs innerhalb der Gebotszone DE/AT/LU in der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung unter Berücksichtigung unbegrenzter Übertragungskapazität sicherstellen. „Ausreichend hoch“ bedeutet, dass keine Beschränkungen auf den Austausch über die zoneninternen Shipping-Links angewendet werden.

2.1 Datenaustausch mit der MCO-Funktion

Der SDC-Algorithmus wird von dem Marktkopplungsbetreiber (MCO) betreut. Die ÜNB sind nicht direkt mit der MCO-Funktion verbunden. Die Eingabe- und Ausgabedaten müssen über die NEMO-Handelssysteme übertragen werden. Bezüglich des Datenaustauschs im Rahmen der Vor- und Nach-Kopplungsprozesse schlagen die ÜNB vor, einen zentralisierten Ansatz zu implementieren: Die Eingabe- und Ausgabedaten werden über einen zentralen Datenübergabepunkt übertragen, der von den ÜNB zur Verfügung gestellt wird und deren Eigentum ist. Die ÜNB werden die Einzelheiten zu diesem zentralen Datenübergabepunkt in der Implementierungsphase spezifizieren. Die NEMOs müssen die Übertragung der Eingabe- und Ausgabedaten zwischen dem zentralen Datenübergabepunkt und der MCO-Funktion selbst organisieren. Die ÜNB müssen die Übertragung der Eingabe- und Ausgabedaten zwischen dem zentralen Datenübergabepunkt und ihren individuellen Systemen selbst organisieren. Der Übergabepunkt muss für alle NEMOs zu gleichen Bedingungen zugänglich sein.

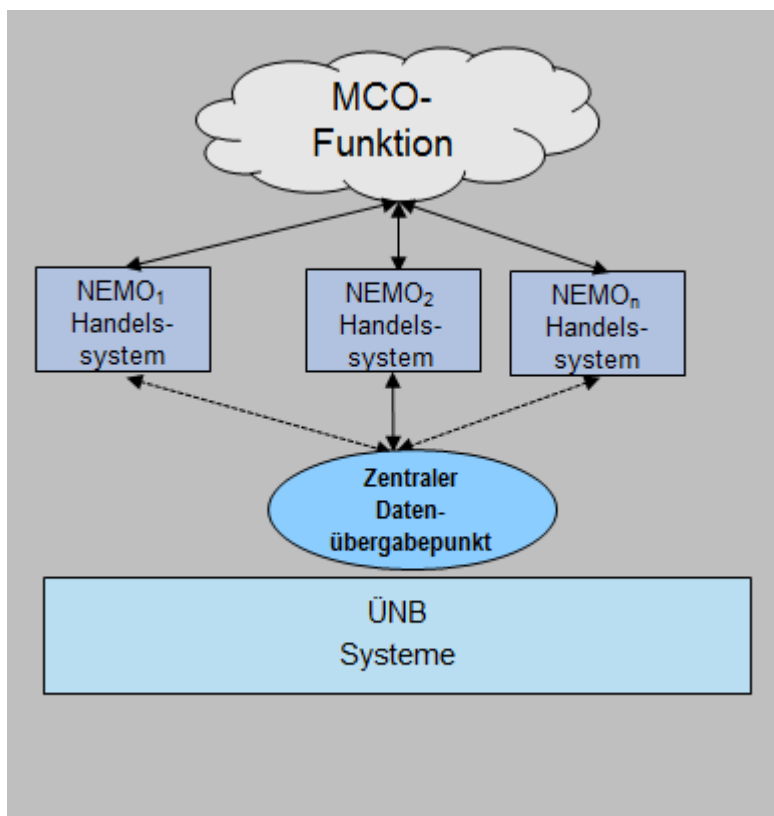


Abbildung 2: Datenaustausch für die SDC

Im Normalbetrieb sind die folgenden Schritte auszuführen:

- Die ÜNB müssen die gebotszonenübergreifende Kapazitäten (CZC) und Vergabebeschränkungen (sofern anwendbar) berechnen und an den zentralen Datenübergabepunkt übertragen.
- Mindestens ein NEMO (der Koordinator) muss für die Übertragung der für die ÜNB relevanten Eingabe- und Ausgabedaten an die MCO-Funktion zuständig sein. Die NEMOs müssen sich selbst organisieren (Hauptkoordinator und dessen Vertreter) und die ÜNB anschließend informieren. Sollten die NEMOs sich nicht innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein NEMO das Datum seiner Betriebsbereitschaft angekündigt hat, einigen können, gilt folgende Regelung: monatliche Rotationen unter den NEMOs beginnend in alphabetischer Reihenfolge der Firmennamen der NEMOs.
- Der/die Koordinator(en) muss/müssen die Eingabedaten von dem zentralen Übergabepunkt übernehmen und an die MCO-Funktion für den jeweiligen Tag weiterleiten.
- Der/die Koordinator(en) muss/müssen die Ausgabedaten von der MCO-Funktion übernehmen und an den zentralen Übergabepunkt weiterleiten (z. B. um eine notwendige Validierung der Ergebnisse zu ermöglichen).
- Die ÜNB übernehmen keine Haftung für widersprüchliche Daten bei dem/den Koordinator(en). Sofern Datenwidersprüche durch einen/die ÜNB verursacht werden, haftet/haften der/die ÜNB.

Details zu den verschiedenen Schritten und den Backup-Umständen werden während der Implementierungsphase definiert.

BESTIMMUNG SDC_2: Datenaustausch mit der MCO-Funktion

Für die SDC erfolgt der Datenaustausch zwischen den ÜNB und der MCO-Funktion in Bezug auf die Eingabe- und Ausgabedaten entsprechend der vorhandenen MCO-Architektur, d. h. die Daten werden über die NEMO-Handelssysteme des/der Koordinators/Koordinatoren übertragen.

BESTIMMUNG SDC_3: Ein zentraler Datenübergabepunkt auf Seiten der ÜNB

Die ÜNB werden einen zentralen Datenübergabepunkt zum Austausch von Daten mit der MCO-Funktion in der Vor- und Nach-Kopplungsphase verwenden. Der Übergabepunkt muss für alle NEMOs zu gleichen Bedingungen zugänglich sein. Die technischen Details werden von den ÜNB während der Implementierungsphase spezifiziert.

BESTIMMUNG SDC_4: Übertragen der für die ÜNB relevanten Eingabe- und Ausgabedaten

Mindestens ein NEMO muss die Eingabe- und Ausgabedaten von dem zentralen Datenübergabepunkt der ÜNB zu der MCO-Funktion übertragen.

BESTIMMUNG SDC_5: Lieferung der Nettoposition durch die NEMOs

Die NEMOs müssen den ÜNB die Nettoposition für jeden NEMO-Hub in jedem Fahrplan-gebiet der Gebotszone DE/AT/LU als Teil der SDC-Ergebnisse bereitstellen.

2.2 Shipping Arrangements für Day-Ahead

2.2.1 Allgemeine Prinzipien

Das **Shipping** ist eine Transaktion bestehend aus zwei Teilen:

1. **Physischer Ausgleich:** Die Abwicklung der Energielieferung zwischen den zentralen Gegenparteien pro Marktzeiteinheit auf Basis der Nettopositionen aus der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung, mittels fahrplangebiet-interner und fahrplangebiet-übergreifender Handelsfahrpläne zwischen den Bilanzkreisen der zentralen Gegenparteien und denen der Transportagenten in jedem Fahrplangebiet.
2. **Finanzieller Ausgleich:** Die Abwicklung der Zahlungen im Gegenzug für die zwischen den zentralen Gegenparteien ausgetauschte Energie auf der Grundlage des Markträumungspreises pro Marktzeiteinheit des NEMO-Hubs der empfangenden zentralen Gegenpartei als Ergebnis der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung.

Unterscheidung des physischen Ausgleichs

Da mehrere NEMOs in den Fahrplangebieten der Gebotszone DE/AT/LU tätig sind, erfolgt das Shipping auf verschiedenen Ebenen. Während der finanzielle Ausgleich von diesen Ebenen abstrahiert werden kann, muss der physische Ausgleich für die folgenden Ebenen unterschieden werden:

1. **Fahrplangebiet-intern:** Der physische Ausgleich zwischen NEMO-Hubs innerhalb desselben Fahrplangebiets.
2. **Zonenintern:** Der physische Ausgleich zwischen NEMO-Hubs in verschiedenen Fahrplangebieten innerhalb der Gebotszone DE/AT/LU.
3. **Zonenübergreifend:** Der physische Ausgleich zwischen NEMO-Hubs in benachbarten Gebotszonen.

Der Ausgleich der Energieaustäusche innerhalb jedes NEMO-Hubs bleibt unverändert – egal ob ein oder mehrere NEMO(s) in dem Fahrplangebiet aktiv ist/sind. Bei mehreren NEMOs bleiben die aktuellen Kauf- und Verkaufsprozesse unverändert:

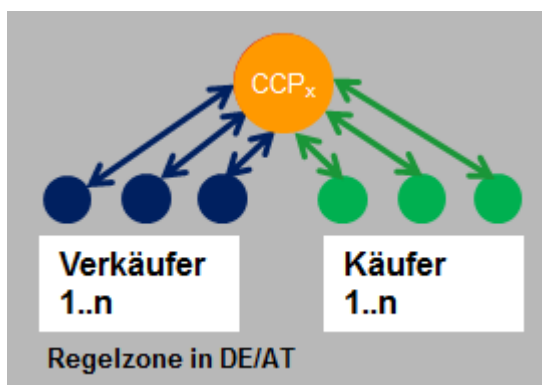


Abbildung 3: Fahrplangebiet in DE/AT

Derzeit ist kein NEMO in Luxemburg (LU) aktiv. Die besondere Handhabung der Gebote in LU wird in den folgenden Abschnitten gesondert beschrieben.

2.2.2 Modell des bevorzugten Transportagenten (pSA)

Das Modell des bevorzugten Transportagenten ist der festgelegte Ansatz für die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung in der Gebotszone DE/AT/LU. Dieses Modell führt den bevorzugten Transportagenten (pSA) der liefernden zentralen Gegenpartei als Zwischenhändler zwischen zwei zentralen Gegenparteien, die Energie im Austausch für Geld liefern, ein. Das Shipping zwischen zwei zentralen Gegenparteien erfolgt in zwei Transaktionen: einerseits zwischen der liefernden zentralen Gegenpartei und ihrem pSA und andererseits zwischen dem pSA und der empfangenden zentralen Gegenpartei. Wenn die liefernde zentrale Gegenpartei die Aufgabe des pSA selbst übernimmt, entfällt die erste Transaktion.

Der finanzielle und physische Ausgleich umfasst dieselben Parteien, wobei ihre Richtungen jeweils umgekehrt werden.

Die Haupteigenschaft des Modells des bevorzugten Transportagenten besteht darin, dass die liefernde zentrale Gegenpartei für das Shipping an die empfangende Gegenpartei verantwortlich ist und dafür haftet.

Das Modell des bevorzugten Transportagenten stellt sich wie folgt dar:

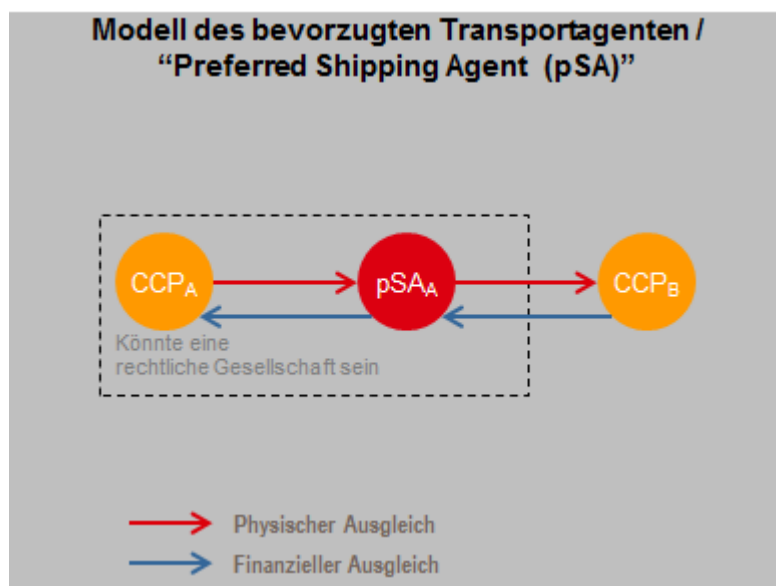


Abbildung 4: Modell des bevorzugten Transportagenten

2.2.3 Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs

Die Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs kann durch die NEMOs oder die ÜNB erfolgen. Dies wird in der Implementierungsphase entschieden.

Sofern die ÜNB beabsichtigen, die Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs des SDC zu übernehmen, wird der Algorithmus der Austauschberechnung zwischen allen Gegenparteien (z. B. fahrplangebiet-übergreifender Handelsfahrplan und fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan) in Übereinstimmung mit Artikel 43 der GL CACM entwickelt.

Die Summe aller gebotszonenübergreifenden Fahrpläne aller NEMOs entspricht der Nettoposition der Gebotszone DE/AT/LU bis zu einer gegebenen technischen Toleranz aufgrund von Rundungsabweichungen.

BESTIMMUNG SDC_6: Rundungsabweichungen

Die Verantwortung für Rundungsabweichungen im Zusammenhang mit Artikel 68 (5) der GL CACM ist mit der Verantwortung für die Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs verknüpft.

2.2.4 Fahrplangebiet-internes Shipping

NEMOs, die NEMO-Hubs in bestimmten Fahrplangebieten der Gebotszone DE/AT/LU betreiben, müssen das Shipping zwischen allen NEMO-Hubs in diesem Fahrplangebiet durch ihre zentralen Gegenparteien und pSA ermöglichen.

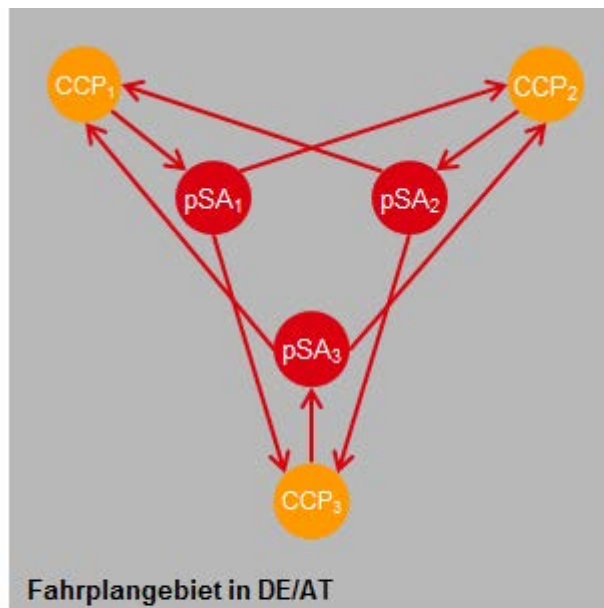
Grundlagen:

- Jede zentrale Gegenpartei muss ihren eigenen pSA bestimmen.
- Der pSA der liefernden zentralen Gegenpartei übernimmt das Shipping.
- Der physische Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen.
 - Ein fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis der liefernden zentralen Gegenpartei an den Bilanzkreis ihres pSA innerhalb des Fahrplangebiets.
 - Ein fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis des pSA an den Bilanzkreis der empfangenden zentralen Gegenpartei innerhalb des Fahrplangebiets.⁶
- Der finanzielle Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen
 - Eine Banküberweisung von der empfangenden zentralen Gegenpartei an den pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei)
 - Eine Banküberweisung des pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei) an die liefernde zentrale Gegenpartei⁷.

Die folgende Abbildung verdeutlicht das Prinzip des physischen Ausgleichs für drei zentrale Gegenparteien und ihre jeweiligen pSAs. Das Prinzip kann jedoch problemlos um zusätzliche NEMOs erweitert werden.

⁶Wenn eine zentrale Gegenpartei und ihr pSA denselben Bilanzkreis nutzen, werden beide fahrplangebiet-internen Handelsfahrpläne durch die fahrplangebiet-internen Handelsfahrpläne des gemeinsam genutzten Bilanzkreises der liefernden zentralen Gegenpartei und ihres pSA an den Bilanzkreis der empfangenden zentralen Gegenpartei ersetzt.

⁷Wenn eine zentrale Gegenpartei und ihr pSA dasselbe Bankkonto nutzen (z. B. wenn es sich um dasselbe Unternehmen handelt), werden beide Banküberweisungen durch eine Überweisung von dem Bankkonto der empfangenden zentralen Gegenpartei auf das gemeinsam genutzte Bankkonto der liefernden zentralen Gegenpartei und ihres pSA ersetzt.



→ Physischer Ausgleich

CCP_i Zentrale Gegenpartei i pSA_i Bevorzugter Shipping Agent/ Transportagent

Abbildung 5: Physischer Ausgleich für fahrplangebiet-internes Shipping in DE/AT

Das allgemeine fahrplangebiet-interne Shipping (physischer und finanzieller Ausgleich) wird nachfolgend dargestellt:

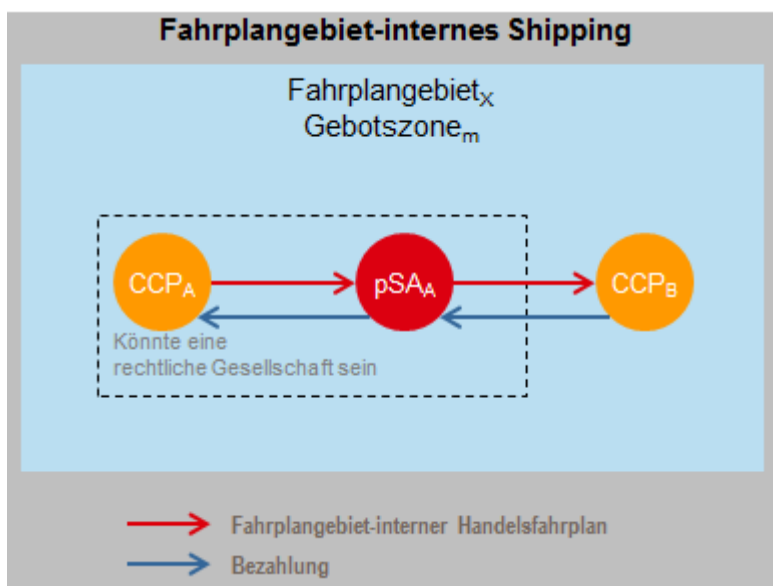


Abbildung 6: Fahrplangebiet-internes Shipping

2.2.5 Zoneninternes Shipping

NEMOs, die NEMO-Hubs in bestimmten Fahrplangebieten der Gebotszone DE/AT/LU betreiben, müssen das Shipping zwischen allen NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU durch ihre zentralen Gegenparteien und pSAs ermöglichen.

Grundlagen (Punkte in Kursivschrift sind identisch für das fahrplangebiet-interne Shipping, Punkte in Fettdruck gelten nur für das zoneninterne Shipping):

- *Jede zentrale Gegenpartei muss ihren eigenen pSA bestimmen*
- *Der pSA der liefernden zentralen Gegenpartei übernimmt das Shipping*
- *Der physische Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen*
 - *Ein fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis der liefernden zentralen Gegenpartei an den Bilanzkreis ihres pSA innerhalb des **Ursprungs-Fahrplangebiets***
 - **Ein fahrplangebiet-übergreifender Handelsfahrplan zwischen den Bilanzkreisen der pSAs in beiden Fahrplangebieten durch 1:1-Nominierung⁸**
 - *Ein fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis des pSA an den Bilanzkreis der empfangenden zentralen Gegenpartei innerhalb des **Ziel-Fahrplangebiets***
- *Der finanzielle Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen*
 - *Eine Banküberweisung der empfangenden zentralen Gegenpartei an den pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei)*
 - *Eine Banküberweisung des pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei) an die liefernde zentrale Gegenpartei.*

Diese Grundsätze werden in der folgenden Abbildung 7 dargestellt:

⁸ Der Begriff „1:1-Nominierung“ bezieht sich auf die Nominierung eines fahrplangebiet-übergreifenden Handelsfahrplans zwischen zwei Bilanzkreisen, die mit demselben, durch identischen EIC (Identifizierungscode der Energiewirtschaft) gekennzeichneten, Unternehmen verbunden sind.

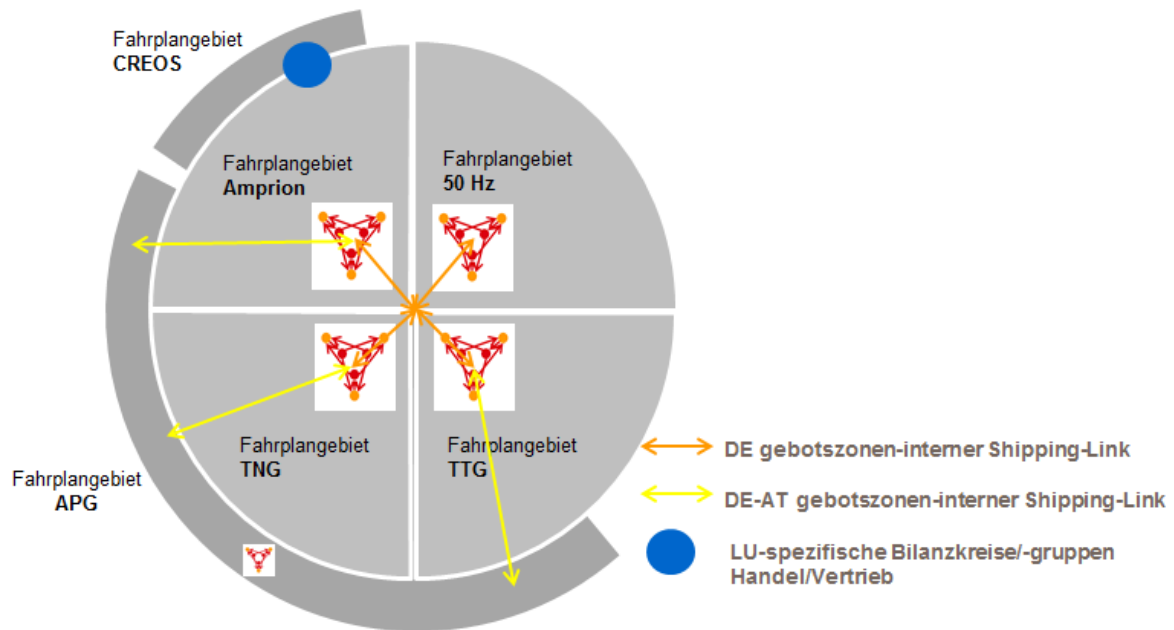


Abbildung 7: Zoneninternes Shipping

Die folgende Abbildung erläutert die Logik der zoneninternen Shipping-Links (identisch mit den gebotszonenübergreifenden Links):

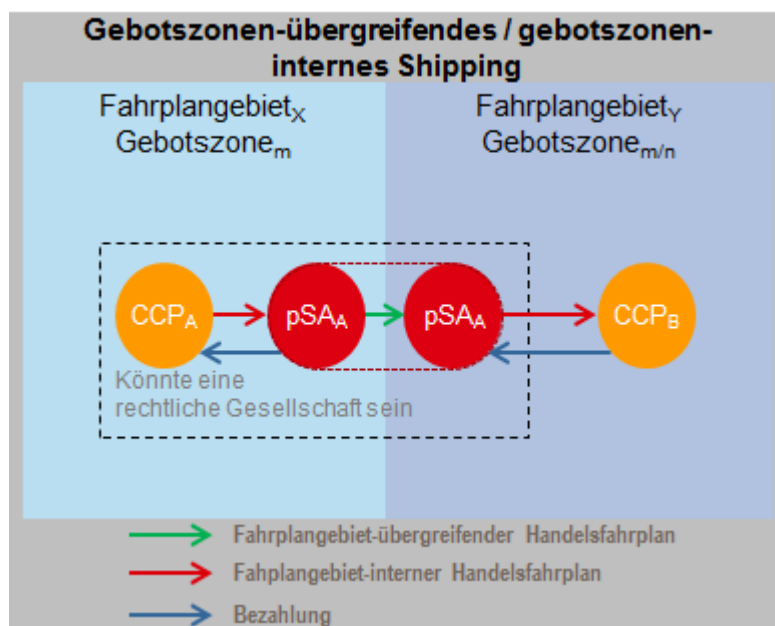


Abbildung 8: Gebotszonenübergreifendes/Gebotszoneninternes Shipping

Folgendes ist zum gebotszoneninternen Shipping anzumerken:

- Aus der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung resultierende LU-Energiemengen werden über LU-spezifische Bilanzkreise „Handel/Vertrieb“ über fahrplangebiet-übergreifende Handelsfahrpläne zwischen den Bilanzkreisen der einzelnen Bilanzkreisverantwortlichen in den Fahrplangebieten von Amprion und Creos durch 1:1-Nominierung ausgetauscht.

Beispiele für das zoneninterne Shipping:

- CCP1 @ APG → pSA1 @ APG → pSA1 @ TNG → CCP2 @ TNG
- CCP1 @ TTG → pSA1 @ TTG → pSA1 @ Amprion → CCP1 @ Amprion → Bilanzkreise (Händler) @ Creos

2.2.6 Gebotszonenübergreifendes Shipping

Die NEMOs, die NEMO-Hubs in bestimmten Fahrplangebieten der Gebotszone DE/AT/LU betreiben, müssen das Shipping zwischen allen NEMO-Hubs der Gebotszone DE/AT/LU und den benachbarten Gebotszonen ermöglichen.

Für die Gebotszone DE/AT/LU wird das gebotszonenübergreifende Shipping für die in **Tabelle 2** angegebenen Grenzen relevant, soweit diese in der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung aktiv sind.

Die Grundlagen des gebotszoneninternen Shippings (Aufzählungspunkte in 2.2.5) bleiben unverändert und gelten auch für das gebotszonenübergreifende Shipping. Darüber hinaus gelten auch Abbildung 7 und Abbildung 8 für das gebotszonenübergreifende Shipping.

Im Fall des gebotszonenübergreifenden Shippings zwischen zwei benachbarten Gebotszonen, für die die Kapazität implizit vergeben wird, muss die liefernde zentrale Gegenpartei an das für die Verteilung der Engpasseinnahmen verantwortliche Unternehmen im Austausch für die von den ÜNB des Interkonnektors gewährten Übertragungsrechte wie folgt zahlen: pro Marktzeiteinheit das arithmetische Produkt der gelieferten Energiemenge im Ziel-Fahrplangebiet in MWh und der Differenz der Markt-Clearingpreise der entsprechenden NEMO-Hubs. Abgezogen wird – sofern anwendbar – das arithmetische Produkt der (Netz-)Verluste und des Markt-Clearingpreises des NEMO-Hubs, in dem der Verlust verbucht wird (Ursprungs- oder Ziel-Fahrplangebiet).

Die ÜNB, die gemeinsam einen gebotszonenübergreifenden Shipping-Link betreiben, sind für die Gewährung eines Übertragungsrechts (d. h. die Fahrplanautorisierung) zugunsten des(r) nominierenden pSA(s) verantwortlich.

Diese Grundsätze des gebotszonenübergreifenden Shippings werden in der folgenden Abbildung 9 dargestellt:

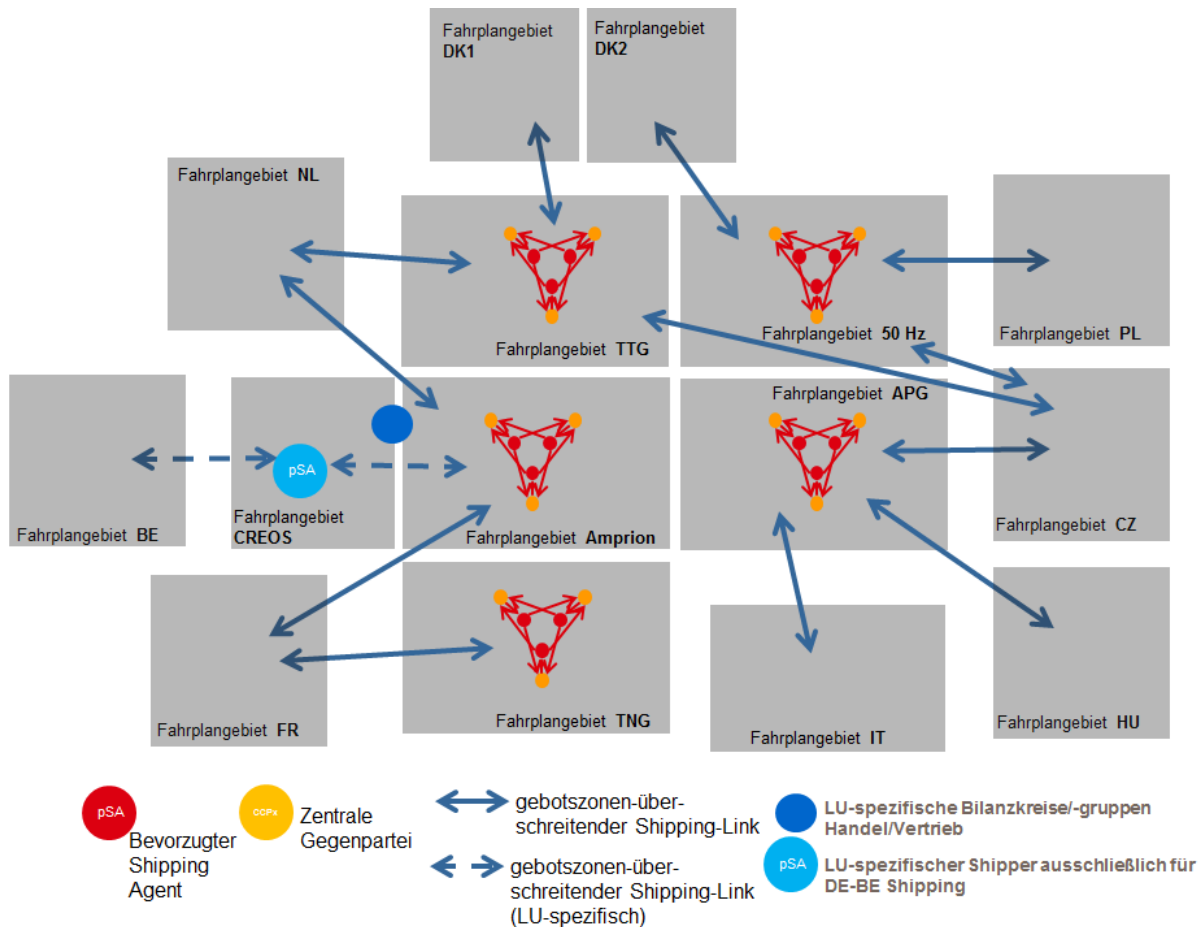


Abbildung 9: Grundsätze des gebotszonenübergreifenden Shippings

Folgendes ist zum gebotszonenübergreifenden Shipping anzumerken:

- Mehrere oder alle zonenübergreifende Handelsfahrpläne erfordern
 - Einen gebotszonenübergreifenden Shipping-Link
 - Ein Übertragungsrecht (d. h. Fahrplanautorisierung) zugunsten des nominierenden pSA
 - Einen gebotszonenübergreifenden Prozess zwischen benachbarten ÜNB zur Validierung der Konsistenz zwischen dem/den nominierten zonenübergreifenden Handelsfahrplänen und dem Übertragungsrechts
- Einen LU-spezifischen gebotszonenübergreifenden Shipping-Link, da in LU keine aktiven NEMOs/zentralen Gegenparteien existieren

Beispiele für den physischen Ausgleich aus der Gebotszone DE/AT/LU an NL:

- CCP3 @ APG → pSA3 @ APG → pSA3 @ Amprion → pSA3 @ Tennet_NL → CCP2
- CCP3 @ APG → pSA3 @ APG → pSA3 @ TTT → pSA3 @ Tennet_NL → CCP2

Das Modell des bevorzugten Transportagenten ist um zusätzliche NEMOs/zentrale Gegenparteien in der Gebotszone DE/AT/LU erweiterbar. Es handelt sich um einen harmonisierten und somit interoperablen Ansatz zwischen NL, BE, FR, DE, AT, LU.

Der regional harmonisierte Ansatz wird interoperabel gemacht, wenn ein Ansatz eines zentralen Transportagenten gemäß Artikel 8 (2) (I) der GL CACM in anderen Gebotszonen mit einheitlicher Day-Ahead-Marktkopplung angewendet wird (mögliche Kandidaten: DK, PL, CZ, HU, SI, IT). Die erforderliche Koordinierung wird in den anstehenden Implementierungsprojekten erarbeitet.

BESTIMMUNG SDC_7: Shipping-Verpflichtungen der NEMOs

NEMOs müssen das Shipping zwischen ihren zentralen Gegenparteien organisieren und ausführen.

Das Shipping muss dem Modell des bevorzugten Transportagenten (pSA) entsprechen, das den bevorzugten Transportagenten (pSA) der liefernden zentralen Gegenpartei als Zwischenhändler zwischen zwei zentralen Gegenparteien, die Energie im Austausch für Geld liefern, einführt.

NEMOs, zentrale Gegenparteien und pSAs benötigen Bilanzkreis-Standardverträge für die physische Abwicklung. Aufgrund der Gleichbehandlung erfolgt für das Shipping zwischen den NEMOs keine Vorrangregelung bei den Nominierungen im Fall von Abweichungen, sofern der betreffende NEMO dieser Vorrangregelung nicht ausdrücklich zustimmt.

BESTIMMUNG SDC_8: Verpflichtung der ÜNB zur Ermöglichung des Shippings der NEMOs im Rahmen der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung

Die ÜNB sind verpflichtet, Standardregeln und -prozesse in Bezug auf den physischen Ausgleich und insbesondere die Nominierungsfristen anzuwenden.

2.3 Ausweichregelungen

Diese Ausweichregelung wird angewendet, wenn einer oder mehrere NEMOs technische Schwierigkeiten hat/ haben, sich mit gemeinsamen/zentralen SDC Prozessen zu verbinden bzw. diese abzuwickeln.

Im Fall der Trennung eines, mehrerer oder aller NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU von der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung ist die folgende Ausweichregelung auf die getrennten NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU anzuwenden. Dies gilt unabhängig davon, ob die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung in Bezug auf die anderen NEMO-Hubs verbunden bleibt oder ganz oder teilweise auf Gebotszonen-Ebene getrennt wird.

- Jeder NEMO muss in der Lage sein, Aufträge aus den Auftragsbüchern seiner gesamten NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU, die von der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung getrennt sind, zu erfüllen.
 - Dies führt zu einem einheitlichen Markt-Clearingpreis pro Marktzeiteinheit je NEMO der von der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung getrennt ist.
- Die einzelnen Nettopositionen für diese NEMO-Hubs müssen in Summe in jeder Marktzeiteinheit null ergeben (d. h. kein gebotszonenübergreifender Austausch und kein Austausch mit anderen NEMOs).

- Jeder NEMO muss seiner zentralen Gegenpartei und seinem pSA ermöglichen, die Austäusche im Ergebnis der Anwendung der Ausweichregelung durch gebotszonen-internes Shipping auszugleichen.

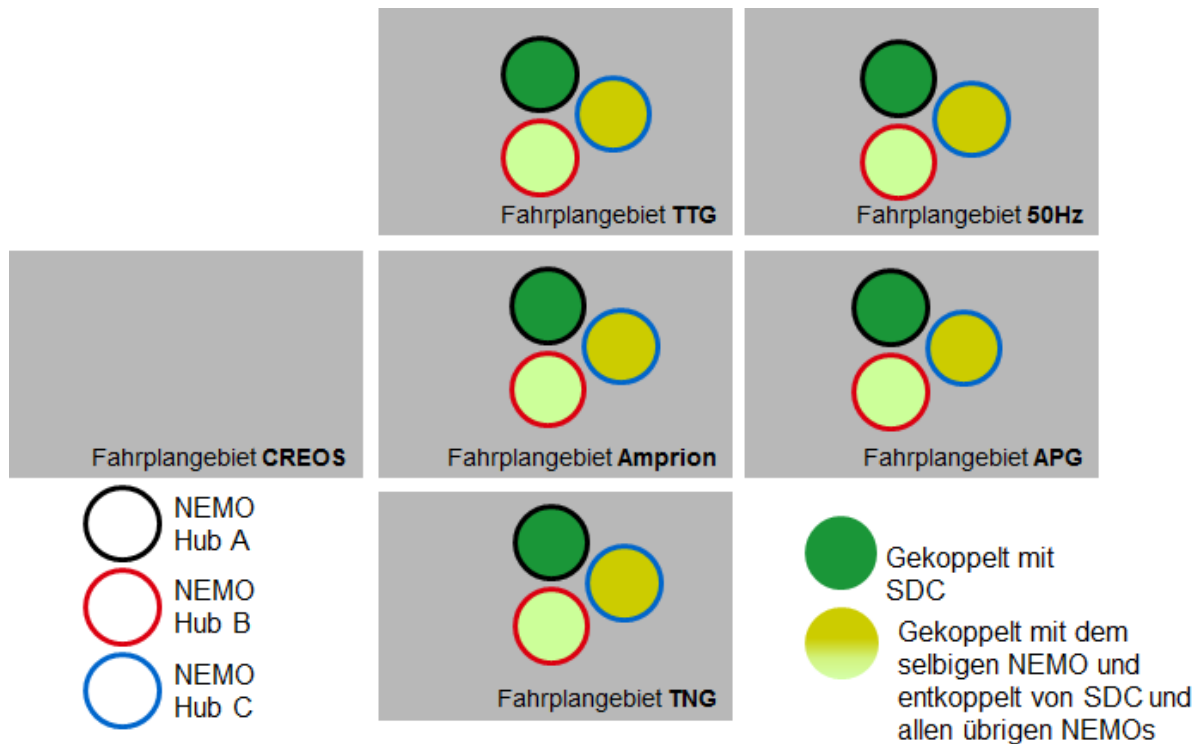


Abbildung 10: Ausweichregelung für die NEMO-Hub-Trennung von der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung

BESTIMMUNG SDC_9: Ausweichregelung für die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung

Die NEMOs müssen lokale Ausweichmechanismen für die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung implementieren, wie in diesem Paragraphen beschrieben.

2.4 Vertragsstruktur

Die NEMOs müssen gemäß Artikel 7 (1) der GL CACM in Zusammenarbeit mit den ÜNB die einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung (SDC) betreiben.

Alle europäischen NEMOs und alle europäischen ÜNB werden potenziell einen Rahmenvertrag schließen, der die gegenseitigen Rechte und Verpflichtungen in Bezug auf die Einrichtung, Aktualisierung und Weiterentwicklung der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung sowie ihren Betrieb definiert. Dieser Vertrag kann nicht alle nationalen MNA-Aspekte berücksichtigen.

Es wird daher vorgeschlagen, dass alle NEMOs in der Gebotszone DE/AT/LU einen Vertrag schließen, um ihre MNA-Verpflichtung in der Gebotszone DE/AT/LU, die gegenseitige Lieferverpflichtung und die Lieferverpflichtung gegenüber den NEMOs anderer Gebotszonen und ihre Zusammenarbeit nach Treu und Glauben, zu bestätigen. Alle NEMOs müssen sich in diesem Zusammenhang gegenseitig Zugang zu ihren zentralen Gegenparteien gewähren, um die Energielieferung und die Zahlungen zu gleichen Bestimmungen und Bedingungen zu ermöglichen. Die Einrichtung der Shipping-Links zwischen den zentralen Gegenparteien bzw. pSA untereinander kann jedoch zusätzliche Verträge erfordern, an denen potenziell die entsprechenden ÜNB beteiligt sein können.

Im Rahmen der Einrichtung, Aktualisierung und Weiterentwicklung der einheitlichen Day-Ahead-Marktkopplung kann die Entwicklung und Unterzeichnung weiterer Verträge und Vereinbarung erforderlich werden. Sofern die Gebotszone DE/AT/LU betroffen ist oder sein könnte, müssen alle NEMOs bzw. alle ÜNB in der Gebotszone DE/AT/LU aktiv zu der Entwicklung der entsprechenden Verträge und Vereinbarungen beitragen und alle NEMOs bzw. ÜNB müssen diese Verträge und Vereinbarungen unterzeichnen.

Alle Verträge und Vereinbarungen müssen auf den Grundsätzen der Nicht-Diskriminierung und fairen Gleichbehandlung basieren und gegebenenfalls den Beitritt weiterer NEMOs bzw. ÜNB ermöglichen.

3 Einheitliche Intraday-Marktkopplung (SIC)

3.1 Multiple-NEMO Arrangements

Die einheitliche Intraday-Marktkopplung (SIC) wird mehreren NEMOs den Betrieb von Intraday-Märkten in derselben Gebotszone und in demselben Fahrplangebiet ermöglichen. Die einheitliche Intraday-Marktkopplung beinhaltet daher die Regelung für mehr als einen NEMO, die Handelsdienste in derselben Gebotszone anbieten, wie in Artikel 57 der GL CACM gefordert. Eine separate Lösung für Multiple-NEMO Arrangements wird nicht erforderlich sein. Jeder NEMO muss der einheitlichen Intraday-Marktkopplung, für die ein Beitrittsverfahren verfügbar ist, beitreten. Der Zugang für neue NEMOs kann somit umgesetzt werden. Jeder NEMO ist dadurch mit den Schnittstellen für den relevanten Datenaustausch verbunden, an den relevanten Verfahren beteiligt und ist Partei der benötigten Verträge. Die einheitliche Intraday-Marktkopplung und die beabsichtigte Shipping-Lösung werden im Folgenden vor dem Hintergrund des Multiple-NEMO Arrangements beschrieben.

3.2 Allgemeine Konfiguration der einheitlichen Intraday-Marktkopplung

3.2.1 Kopplung des kontinuierlichen Handels

Die einheitliche Intraday-Marktkopplung koppelt kontinuierliche Intraday-Märkte der teilnehmenden NEMOs (als NEMO-Hubs bezeichnet) durch die Abstimmung der einzelnen Energiegebote und -angebote in den Auftragsbüchern der NEMO-Hubs bei gleichzeitiger Berücksichtigung der gebotszonenübergreifenden Kapazität auf einheitlicher Handelsbasis. Jeder Handel besteht aus einem eindeutigen Paar abgeglicher Kauf- und Verkaufsaufträge.

3.2.2 Shipping-Links für SIC

Die relevanten Shipping-Links (auch „Shipping-Interkonnektoren“ genannt) im Rahmen der Implementierung und des Betriebs der einheitlichen Intraday-Marktkopplung sind in Tabelle 1 und Tabelle 2 angegeben.

NEMO-Hubs in demselben Fahrplangebiet sind durch eine ausreichend hohe Übertragungskapazität verbunden. Fahrplangebiete sind durch Shipping-Interkonnektoren miteinander verbunden. Shipping-Interkonnektoren werden von ÜNB ausgewiesen, die benachbarte Fahrplangebiete mit einer physischen Verbindung betreiben. In Deutschland jedoch bestehen zwischen allen deutschen ÜNB Shipping-Interkonnektoren, auch wenn keine direkte Leitungsverbindung besteht (z. B. zwischen TNG und 50Hertz). Shipping-Interkonnektoren zwischen Fahrplangebieten innerhalb derselben Gebotszone sind per Definition mit einer ausreichend hohen Übertragungskapazität ausgestattet. Shipping-Interkonnektoren zwischen Fahrplangebieten in verschiedenen Gebotszonen sind mit einer gebotszonenübergreifenden Kapazität ausgestattet, die von den ÜNB der entsprechenden Kapazitätsberechnungsregion berechnet und zur Verfügung gestellt wird.

BESTIMMUNG SIC_1: Ausreichend hohe Kapazität zwischen NEMO-Hubs innerhalb der Gebotszone DE/AT/LU für die einheitliche Intraday-Marktkopplung

Die NEMOs müssen eine uneingeschränkte Preisbildung zwischen den NEMO-Hubs innerhalb der Gebotszone DE/AT/LU in der einheitlichen Intraday-Marktkopplung unter Berücksichtigung der unbegrenzten Übertragungskapazität sicherstellen. „Ausreichend hoch“ bedeutet, dass keine Beschränkungen auf den Austausch über die zoneninternen Shipping-Links angewendet werden.

3.3 Datenaustausch mit dem Matching-Algorithmus für den kontinuierlichen Handel

Das SIC-System bietet eine zentrale Schnittstelle für die ÜNB zur Bereitstellung der gebotszonenübergreifenden Kapazitäten, die als Kapazitätsmanagementmodul bezeichnet wird.

Das SIC-System bietet eine zentrale Schnittstelle für die ÜNB, die Berechner des fahrplanbezogenen Austauschs und die Transportagenten für den Erhalt der vergebenen Kapazität und weiterer relevanter Ergebnisse, die als Shipping-Modul bezeichnet wird.

3.4 Shipping

3.4.1 Modell des bevorzugten Transportagenten (pSA)

Die einheitliche Intraday-Marktkopplung geht von einem Modell des bevorzugten Transportagenten (pSA) aus, bei dem das Shipping zwischen den zentralen Gegenparteien von allen zentralen Gegenparteien über bevorzugte Transportagenten organisiert wird. Jede zentrale Gegenpartei benennt ihren eigenen bevorzugten Transportagenten, der aus der zentralen Gegenpartei selbst oder einem separaten Unternehmen bestehen kann. Der pSA der liefernden zentralen Gegenpartei übernimmt das Shipping in den Bilanzkreis der empfangenden zentralen Gegenpartei. Im Gegensatz zu der einheitlichen Day-ahead-Marktkopplung können sich die liefernden und die empfangenden zentralen Gegenparteien in separaten, nicht direkt benachbarten Fahrplangebieten befinden. In diesem Fall muss der pSA den physischen Ausgleich für alle auf dem gesamten Transportweg liegenden Fahrplangebiete vornehmen. Der bevorzugte Transportagent der empfangenden zentralen Gegenpartei ist nicht am Shipping beteiligt. Sofern der bevorzugte Transportagent einer zentralen Gegenpartei ein separates Unternehmen ist, tritt der bevorzugte Transportagent zwischen die beiden zentralen Gegenparteien und übernimmt das Risiko für das Shipping als rechtliche Gegenpartei. Das Shipping zwischen den zentralen Gegenparteien besteht aus zwei Transaktionen⁹, bei denen der bevorzugte Transportagent der liefernden zentralen Gegenpartei zwischen den beiden zentralen Gegenparteien steht. Die Transaktion zwischen der liefernden zentralen Gegenpartei und ihrem bevorzugten Transportagenten ist ein interner Handel, der wie der Handel zwischen Marktteilnehmern und ihren zentralen Gegenparteien ausgeglichen wird, und ist von den folgenden Unterscheidungen nicht betroffen. Wenn die liefernde zentrale Gegenpartei die Aufgabe des pSA selbst übernimmt, entfällt die Transaktion zwischen der liefernden zentralen Gegenpartei und ihrem pSA. Die Transaktion zwischen dem pSA und der empfangenden zentralen Gegenpartei, die dem tatsächlichen Shipping entspricht, ist eine zweiteilige Transaktion bestehend aus:

- **Physischer Ausgleich:** Die Abwicklung der Energielieferung zwischen den zentralen Gegenparteien pro Marktzeiteinheit auf der Grundlage der einheitlichen Intraday-Marktkopplung durch fahrplangebiet-interne und fahrplangebiet-übergreifende Handelsfahrpläne zwischen den Bilanzkreisen der zentralen Gegenparteien und Transportagenten in jedem Fahrplangebiet.

⁹ Eine Transaktion im Shipping-Prozess könnte aus einem einzelnen Handel oder einer Summierung mehrerer Handelstransaktionen zwischen denselben beiden zentralen Gegenparteien bestehen. Die Summierung würde den gesamten Intraday-Marktzeitrahmen oder den eigenen Teil-Zeitrahmen umfassen. Dies wird im Rahmen des einheitlichen Intraday-Marktkopplungsprojekts definiert und bei der Austauschplanungsrechnungs-Methodologie (SEC) von allen ÜNB berücksichtigt. Summierungen pro Marktzeiteinheit über den gesamten Marktzeitrahmen und für alle Paarungen der zentralen Gegenparteien bilden die Nettopositionen der zentralen Gegenparteien.

• **Finanzieller Ausgleich:** Zahlungen im Gegenzug für die zwischen den zentralen Gegenparteien ausgetauschte Energie auf der Grundlage des Werts der Transaktion aufgrund der einheitlichen Intraday-Marktkopplung durch Banküberweisung.¹⁰

Für den physischen Ausgleich wird unterschieden zwischen:

- **Fahrplangebiet-intern:** Der physische Ausgleich zwischen NEMO-Hubs innerhalb desselben Fahrplangebiets.
- **Zonenintern:** Der physische Ausgleich zwischen NEMO-Hubs in verschiedenen Fahrplangebieten innerhalb der Gebotszone DE/AT/LU.
- **Gebotszonenübergreifend:** Der physische Ausgleich zwischen NEMO-Hubs in anderen Gebotszonen.

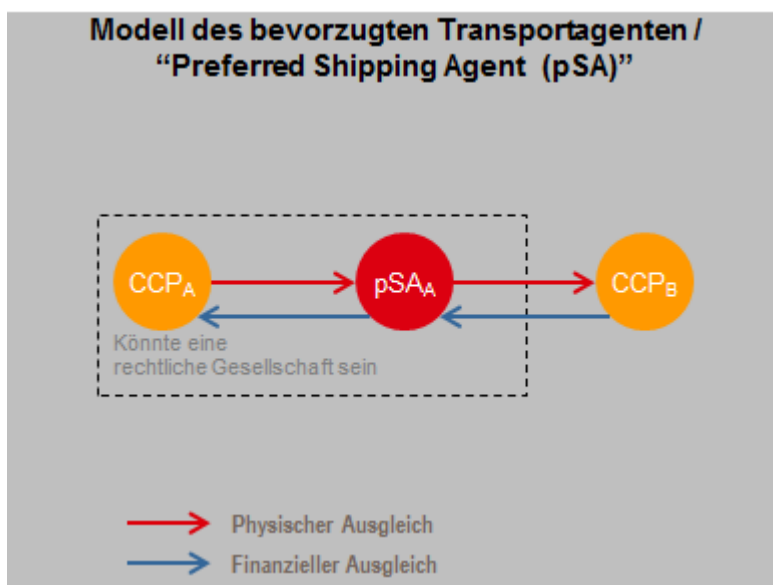


Abbildung 11: Modell des bevorzugten Transportagenten

3.4.2 Berechnung des Fahrplanaustauschs

Die Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs kann durch die NEMOs oder die ÜNB erfolgen. Dies wird in der Implementierungsphase entschieden.

Sofern die ÜNB beabsichtigen, die Berechnung des fahrplanbezogenen Austauschs für das SIC zu übernehmen, wird der Berechnungsalgorithmus (z. B. Fahrplangebiet-übergreifender Handelsfahrplan und Fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan) aufgrund der einheitlichen Intraday-Marktkopplung entsprechend den anzuwendenden Methoden in Übereinstimmung mit Artikel 61 der GL CACM entwickelt.

Der anzuwendende Austauschfahrplan kann aus mathematischen Gründen Abweichungen durch Rundungen bis zu einer bestimmten technischen Toleranz enthalten.

¹⁰ Im Fall der Summierung mehrerer Handelsaktivitäten in einer Transaktion, entspricht der Wert der Transaktion der Summe des arithmetischen Produkts aus dem Volumen und dem Preis jedes enthaltenen Handels.

BESTIMMUNG SIC_2: Rundungsabweichungen

Die Verantwortung für die Vermeidung oder den Ausgleich von Rundungsabweichungen ist mit der Verantwortung für die Berechnung des Fahrplanaustauschs verknüpft.

3.4.3 Fahrplangebiet-internes Shipping

NEMOs, die NEMO-Hubs in bestimmten Fahrplangebieten der Gebotszone DE/AT/LU betreiben, müssen das Shipping zwischen allen NEMO-Hubs in diesem Fahrplangebiet durch ihre zentralen Gegenparteien und pSA ermöglichen.

Grundlagen:

- Jede zentrale Gegenpartei muss ihren eigenen pSA bestimmen.
- Der pSA der liefernden zentralen Gegenpartei übernimmt das Shipping.
- Der physische Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen:
 - Ein Fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis der liefernden zentralen Gegenpartei an den Bilanzkreis ihres pSA innerhalb des Fahrplangebiets
 - Ein Fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis des pSA an den Bilanzkreis der empfangenden zentralen Gegenpartei innerhalb des Fahrplangebiets¹¹
- Der finanzielle Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen:
 - Eine Banküberweisung von der empfangenden zentralen Gegenpartei an den pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei)
 - Eine Banküberweisung des pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei) an die liefernde zentrale Gegenpartei¹²

Die folgende Abbildung verdeutlicht das Prinzip des physischen Ausgleichs für drei zentrale Gegenparteien und ihre jeweiligen pSA. Das Prinzip kann um zusätzliche NEMOs erweitert werden.

¹¹Wenn eine zentrale Gegenpartei und ihr pSA denselben Bilanzkreis nutzen, werden beide fahrplangebiet-internen Handelsfahrpläne durch die fahrplangebiet-internen Handelsfahrpläne des gemeinsam genutzten Bilanzkreises der liefernden zentralen Gegenpartei und ihres pSA an den Bilanzkreis der empfangenden zentralen Gegenpartei ersetzt.

¹²Wenn eine zentrale Gegenpartei und ihr pSA dasselbe Bankkonto nutzen (z. B. wenn es sich um dasselbe Unternehmen handelt), werden beide Banküberweisungen durch eine Überweisung von dem Bankkonto der empfangenden zentralen Gegenpartei auf das gemeinsam genutzte Bankkonto der liefernden zentralen Gegenpartei und ihres pSA ersetzt.

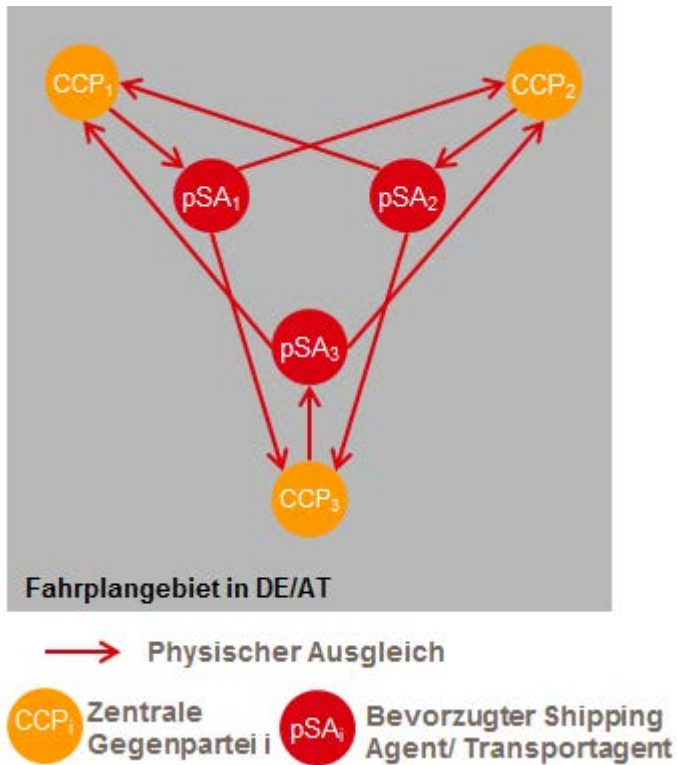


Abbildung 12: Fahrplangebiet in DE/AT

Das allgemeine fahrplangebiet-interne Shipping (physischer und finanzieller Ausgleich) wird nachfolgend dargestellt:

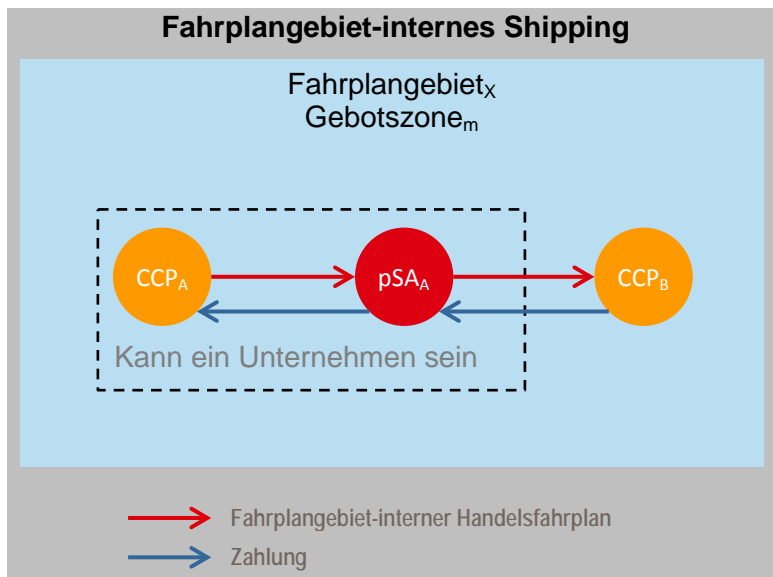


Abbildung 13: Fahrplangebiet-internes Shipping

3.4.4 Zoneninternes Shipping

NEMOs, die NEMO-Hubs in bestimmten Fahrplangebieten der Gebotszone DE/AT/LU betreiben, müssen das Shipping zwischen allen NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU durch ihre zentralen Gegenparteien und pSA ermöglichen.

Grundlagen (Punkte in Kursivschrift sind identisch für das fahrplangebiet-interne Shipping, Punkte in Fettdruck gelten nur für das zoneninterne Shipping):

- *Jede zentrale Gegenpartei muss ihren eigenen pSA bestimmen*
- *Der pSA der liefernden zentralen Gegenpartei übernimmt das Shipping*
- *Der physische Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen*
 - *Ein fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis der liefernden zentralen Gegenpartei an den Bilanzkreis ihres pSA innerhalb des **Ursprungs-Fahrplangebiets***
 - **Ein fahrplangebiet-übergreifender Handelsfahrplan zwischen den Bilanzkreisen der pSA in beiden Fahrplangebieten durch 1:1-Nominierung¹³**
 - *Ein fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan aus dem Bilanzkreis des pSA an den Bilanzkreis der empfangenden zentralen Gegenpartei innerhalb des **Ziel-Fahrplangebiets***
- *Der finanzielle Ausgleich erfordert die folgenden Maßnahmen*
 - *Eine Banküberweisung der empfangenden zentralen Gegenpartei an den pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei)*
 - *Eine Banküberweisung des pSA (der liefernden zentralen Gegenpartei) an die liefernde zentrale Gegenpartei*

Diese Grundsätze werden in der folgenden Abbildung dargestellt:

¹³ Der Begriff „1:1-Nominierung“ bezieht sich auf die Nominierung eines fahrplangebiet-übergreifenden Handelsfahrplans zwischen zwei Bilanzkreisen, die mit demselben, durch identische EIC (Identifizierungscode der Energiewirtschaft) gekennzeichneten, Unternehmen verbunden sind.



Folgendes ist zum gebotszoneninternen Shipping anzumerken:

- Aus der einheitlichen Intraday-Marktkopplung resultierende LU-Energiemengen werden über LU-spezifische Bilanzkreise „Handel/Vertrieb“ über fahrplangebiet-übergreifende Handelsfahrpläne zwischen den Bilanzkreisen der Bilanzkreisverantwortlichen in den Fahrplangebieten von Amprion und Creos durch 1:1-Nominierung ausgetauscht.

Beispiele für das zoneninterne Shipping:

- CCP1 @ APG → pSA1 @ APG → pSA1 @ TNG → CCP2 @ TNG
- CCP1 @ TTG → pSA1 @ TTG → pSA1 @ Amprion → CCP1 @ Amprion → Bilanzkreise (Händler) @ Creos

3.4.5 Gebotszonenübergreifendes Shipping

Die NEMOs, die NEMO-Hubs in bestimmten Fahrplangebieten der Gebotszone DE/AT/LU betreiben, müssen das Shipping zwischen allen NEMO-Hubs der Gebotszone DE/AT/LU und den benachbarten Gebotszonen ermöglichen. Für die Gebotszone DE/AT/LU wird das gebotszonenübergreifende Shipping für die in Tabelle 2 angegebenen Grenzen relevant, soweit diese in der einheitlichen Intraday-Marktkopplung operativ sind.

Die Grundlagen des gebotszoneninternen Shippings (Aufzählungspunkte in 3.4.4) bleiben unverändert und gelten auch für das gebotszonenübergreifende Shipping. Darüber hinaus gelten auch Abbildung 14 und Abbildung 15 für das gebotszonenübergreifende Shipping.

Sofern ein Handel zwischen zwei NEMO-Hubs in unterschiedlichen Gebotszonen ausgeglichen werden muss, erfordert der die Gebotszonengrenze überschreitende fahrplangebiet-überschreitende Handelsfahrplan ein Übertragungskapazitätsrecht gemäß ENTSO-E Kapazitätsvergabe und Nominierungsnorm (ECAN), das die mit diesem Handel verbundene Kapazitätsvergabe nachweist. Die ÜNB, die gemeinsam einen gebotszonenübergreifenden Shipping-Link betreiben, sind für die Gewährung eines Übertragungsrechts (d. h. die Autorisierung) zugunsten des(r) nominierenden pSA verantwortlich.

Da der pSA die Energie vom Ursprungs- bis zum Ziel-Fahrplangebiet nominieren muss, kann der Fahrplanweg mehrere Fahrplangebiete oder sogar Gebotszonen durchqueren und daher mehrere fahrplangebiet-übergreifende Handelsfahrpläne erfordern.

Die Grundsätze des Shippings zwischen zwei nicht benachbarten Gebotszonen werden in Abbildung 16 dargestellt:

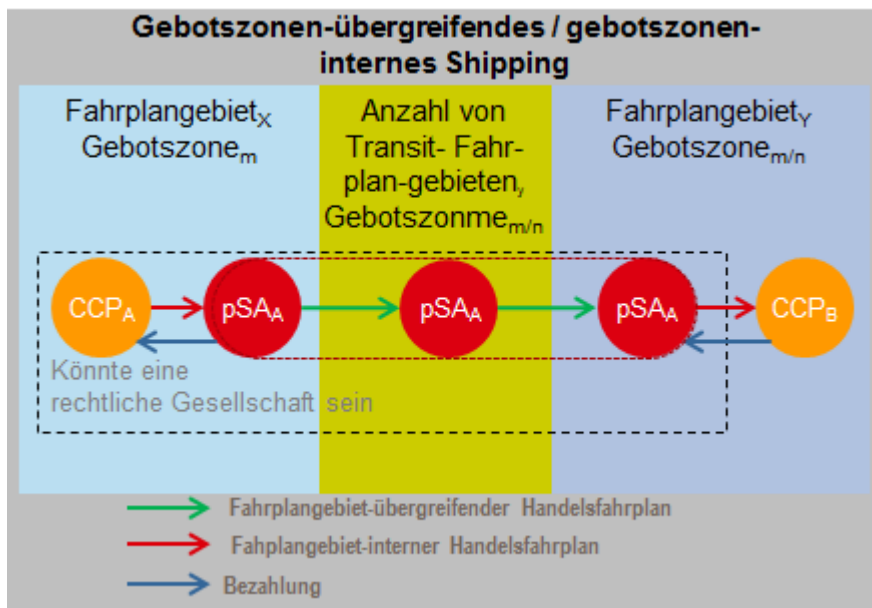


Abbildung 16: Gebotszonenübergreifendes Shipping im Rahmen der einheitlichen Intraday-Marktkopplung bei Durchquerung mehrerer Fahrplangebiete bzw. Gebotszonen

Diese Grundsätze des gebotszonenübergreifenden Shippings werden in der folgenden Abbildung dargestellt:

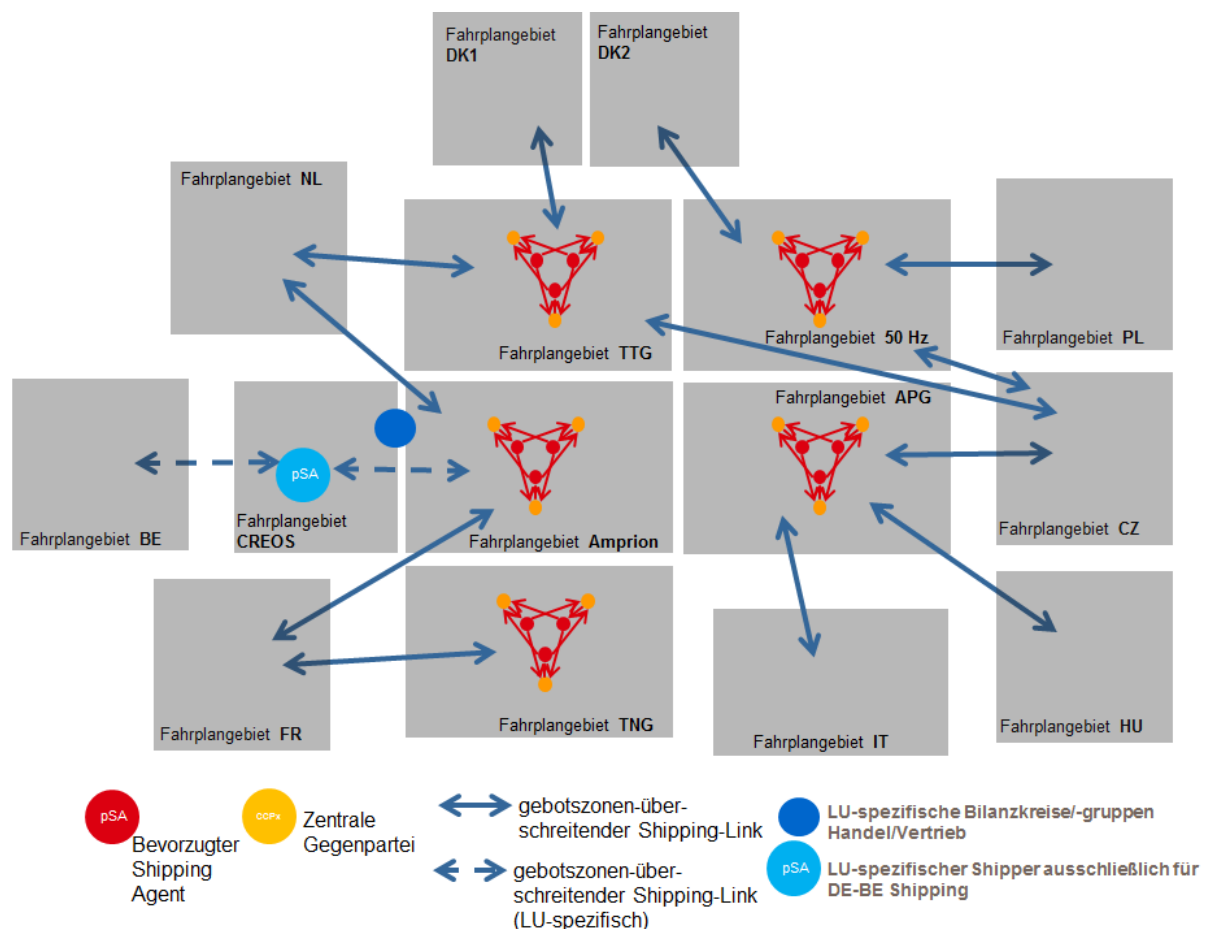


Abbildung 17: Grundsätze des gebotszonenübergreifenden Shippings

Abbildung 17 zeigt alle gebotszonenübergreifenden Shipping-Links. In der einheitlichen Intraday-Marktkopplung wird jedoch ein Konzept des „Leitinterkonnektors“ implementiert, d. h.: Shipping-Interkonnektoren von Fahrplangebieten in verschiedenen Gebotszonen sind mit einer gebotszonenübergreifenden Kapazität ausgestattet, die von den ÜNB der entsprechenden Kapazitätsberechnungsregion berechnet und zur Verfügung gestellt werden. Wenn mindestens zwei Interkonnektoren gemeinsam eine Gebotszonengrenze bilden (z. B. Ampri-on-TTN & TTG-TTN --> NL-DE/AT/LU) und einen gemeinsamen gebotszonenübergreifenden Kapazitätswert teilen, muss die gebotszonenübergreifende Kapazität einem der Shipping-Interkonnektoren zugewiesen werden, während die anderen Shipping-Interkonnektoren keine Übertragungskapazität erhalten.

Folgendes ist zum gebotszonenübergreifenden Shipping anzumerken:

- Fahrplangebiet-übergreifende Handelsfahrpläne über Gebotszonengrenzen hinweg erfordern
 - Einen gebotszonenübergreifenden Shipping-Link
 - Ein Übertragungsrecht (d. h. Autorisierung) zugunsten des nominierenden pSA
 - Einen gebotszonenübergreifenden Prozess zwischen benachbarten ÜNB zur Validierung der Konsistenz der nominierten fahrplangebiet-übergreifenden Handelsfahrplans und des Übertragungsrechts
- Einen LU-spezifischen gebotszonenübergreifenden Shipping-Link, da in LU keine aktiven NEMO/zentralen Gegenparteien bestehen

Beispiel für den physischen Ausgleich aus der Gebotszone DE/AT/LU an NL:

CCP3 @ APG → pSA3 @ APG → pSA3 @ TTG → pSA3 @ Tennet_NL → CCP2

Das Modell des bevorzugten Transportagenten ist um zusätzliche NEMOs/zentrale Gegenparteien in der Gebotszone DE/AT/LU erweiterbar. Es handelt sich um einen harmonisierten und somit interoperablen Ansatz.

Der Ansatz wird interoperabel gestaltet, wenn ein zentraler Transportagenten-Ansatz gemäß Artikel 8 (2) (I) der GL CACM in anderen Ländern angewendet wird. Die erforderliche Koordination wird in den anstehenden Implementierungsprojekten behandelt.

Bestimmung SIC_3: SIC-Shipping-Verpflichtungen der NEMOs

Die NEMOs sind für das Shipping zwischen ihren zentralen Gegenparteien verantwortlich.

Das Shipping muss dem Modell des bevorzugten Transportagenten (pSA) entsprechen, das den bevorzugten Transportagenten (pSA) der liefernden zentralen Gegenpartei als Zwischenhändler zwischen zwei zentralen Gegenparteien, die Energie im Austausch für Geld liefern, einführt.

Die zentralen Gegenparteien und ihre pSA benötigen Bilanzkreis-Verträge für physische Abwicklungszwecke.

Bestimmung SIC_4: Verpflichtung der ÜNB zur Unterstützung des Shippings der NEMOs im Rahmen der einheitlichen Intraday-Marktkopplung

Die ÜNBs sind verpflichtet, Standardregeln und -prozesse in Bezug auf den physischen Ausgleich und insbesondere die Nominierungsfristen anzuwenden.

3.5 Engpasseinnahmen

Engpasseinnahmen entstehen noch nicht: Die einheitliche Intraday-Marktkopplung besteht aus kontinuierlichen Märkten, die eine Kapazitätsvergabe nur auf der Grundlage des „First come, first served“-Prinzips zulassen. Aus diesem Grund erfolgt die Kapazitätsvergabe kostenlos. Die Intraday-Kapazitätspreis-Berechnungsmethode gemäß Artikel 55 GL CACM befindet sich noch in der Entwicklung.

3.6 Ausweichregelungen

Diese Ausweichregelung wird angewendet, wenn einer oder mehrere NEMO(s) technische Schwierigkeiten hat/haben, sich mit gemeinsamen/zentralen SIC Prozessen zu verbinden bzw. diese abzuwickeln.

Im Fall der Trennung eines, mehrerer oder aller NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU von der einheitlichen Intraday-Marktkopplung ist die folgende Ausweichregelung auf die getrennten NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU anzuwenden, egal ob die einheitliche Intraday-Marktkopplung in Bezug auf die anderen NEMO-Hubs verbunden bleibt oder ganz oder teilweise auf Gebotszonen-Ebene getrennt wird:

- Jeder NEMO muss in der Lage sein, Aufträge aus den Auftragsbüchern seines gesamten NEMO-Hubs in der Gebotszone DE/AT/LU, die von der einheitlichen Intraday-Marktkopplung getrennt sind, zu erfüllen.
- Die einzelnen Nettopositionen für diese NEMO-Hubs müssen in Summe für jeden verbundenen NEMO in jeder Marktzeiteinheit null ergeben (d. h. kein gebotszonenübergreifender Austausch und kein Austausch mit anderen NEMOs).
- Jeder NEMO muss seiner zentralen Gegenpartei und seinem pSA ermöglichen, die Austausche basierend auf der Anwendung der Ausweichregelung durch gebotszoneninternes Shipping auszugleichen.

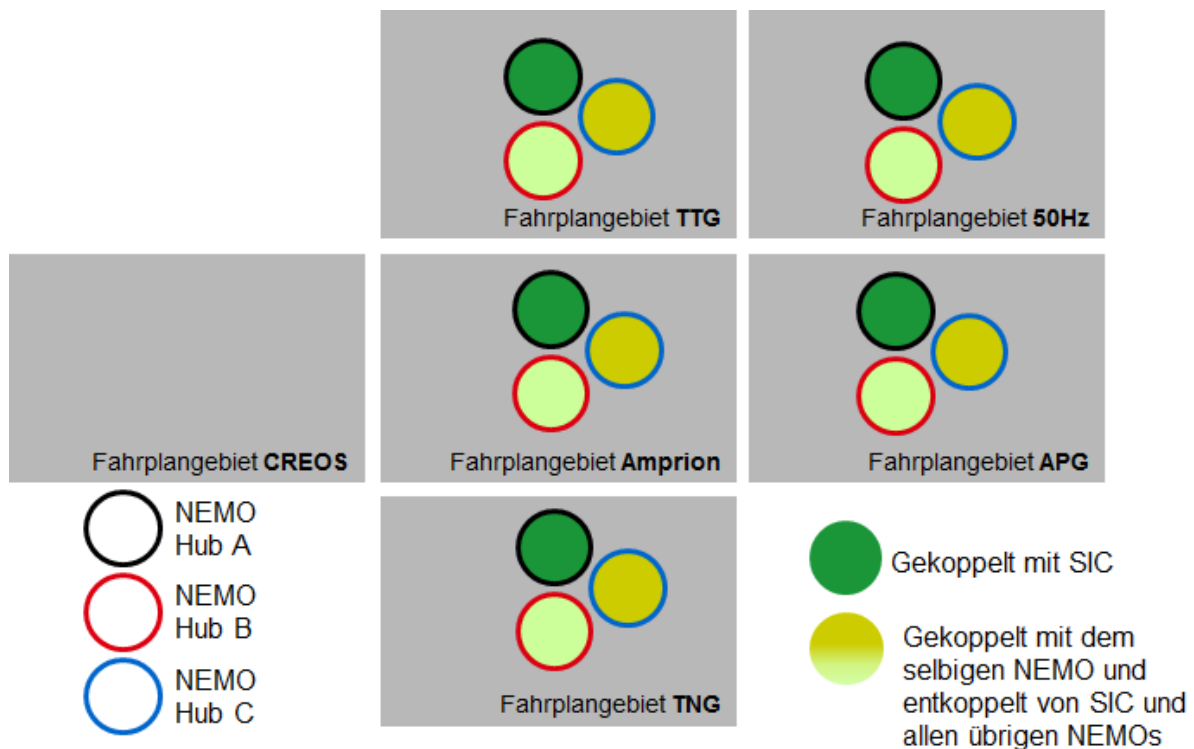


Abbildung 18: Ausweichregelung für die NEMO-Hub-Trennung von der einheitlichen Intraday-Marktkopplung

BESTIMMUNG SIC_5: Ausweichregelung für SIC

Die NEMOs müssen lokale Ausweichmechanismen für die einheitliche Intraday-Marktkopplung implementieren, wie in diesem Paragraphen beschrieben.

3.7 Vertragsstruktur

Die NEMOs müssen gemäß Artikel 7 (1) der GL CACM in Zusammenarbeit mit den ÜNB die einheitliche Intraday-Marktkopplung betreiben.

Es wird anerkannt, dass alle europäischen NEMOs und alle europäischen ÜNB einen Rahmenvertrag schließen werden, der die gegenseitige Rechte und Verpflichtungen in Bezug auf die Einrichtung, Aktualisierung und Weiterentwicklung der einheitlichen Intraday-Marktkopplung sowie ihren Betrieb definiert. Dieser Vertrag kann nicht alle nationalen MNA-Aspekte berücksichtigen.

Es wird daher angenommen, dass das pSA-Modell als vorherrschendes Shipping-Konzept dient und alle NEMOs innerhalb der einheitlichen Intraday-Marktkopplung einen Vertrag schließen, um ihre Verpflichtung zu dem pSA-Modell, die gegenseitige Lieferverpflichtungen und ihre Zusammenarbeit in gutem Glauben zu bestätigen. Alle NEMOs müssen sich in diesem Zusammenhang gegenseitig Zugang zu ihren zentralen Gegenparteien gewähren, um die Energielieferung und die Bearbeitung der jeweiligen Zahlungen zu gleichen Bestimmungen und Bedingungen zu ermöglichen.

Die Einrichtung der Shipping-Links zwischen den zentralen Gegenparteien bzw. pSA untereinander kann jedoch zusätzliche Verträge erfordern, an denen potenziell die entsprechenden ÜNB beteiligt sein können.

Im Rahmen der Einrichtung, Aktualisierung und Weiterentwicklung der einheitlichen Intraday-Marktkopplung kann die Entwicklung und Unterzeichnung weiterer Verträge und Vereinbarungen erforderlich werden. Sofern die Gebotszone DE/AT/LU betroffen ist oder sein könnte, müssen alle NEMOs bzw. alle ÜNB in der Gebotszone DE/AT/LU aktiv zu der Entwicklung der entsprechenden Verträge und Vereinbarungen beitragen und alle NEMOs bzw. ÜNB müssen diese Verträge und Vereinbarungen unterzeichnen.

Alle Verträge und Vereinbarungen müssen auf den Grundsätzen der nicht-diskriminierenden fairen und gleichen Behandlung basieren und gegebenenfalls den Beitritt weiterer NEMOs bzw. ÜNB ermöglichen.

4 Glossar

Abkürzung	Vollständiger Name	Definition
50Hertz	50Hertz Transmission GmbH	
	Summierter aufgerechneter externer Plan	Definition gemäß dem GL-SO-Entwurf: „Ein Plan, der die aufgerechnete Summierung aller externen ÜNB-Fahrpläne und der fahrplangebiet-übergreifenden Handelsfahrpläne zwischen zwei Fahrplangebieten oder zwischen einem Fahrplangebiet und einer Gruppe anderer Fahrplangebiete enthält“
Amprion	Amprion GmbH	
APG	Austrian Power Grid AG	
AT	Österreich	
	Gebotszone	Definition gemäß der EU-Verordnung 2013/543: „Gebotszone“ bezeichnet den größten geografischen Bereich, innerhalb dessen Marktteilnehmer Energie ohne Kapazitätsvergabe austauschen können. In diesem Zusammenhang bilden die Länder Deutschland, Österreich und Luxemburg (DE/AT/LU) eine gemeinsame Gebotszone. ¹⁴
BEC	Bilaterale Austauschberechnung	
BNetzA	Bundesnetzagentur	
CCP	Zentrale Gegenpartei	Hat die in Artikel 2 der GL CACM beschriebene Bedeutung.
CMM	Kapazitätsmanagementmodul	Hat die in Artikel 2 der GL CACM beschriebene Bedeutung.
	Grenzübergreifend	Bezieht sich auf die Überschreitung der Grenze eines Fahrplangebiets.
	Gebotszonenübergreifend	Bezieht sich auf die Überschreitung der Grenze einer Gebotszone.
	Regelzone	Definition gemäß der EU-Verordnung 2013/543: „Regelzone“ bezeichnet einen

¹⁴ Der vorliegende Vorschlag basiert auf der aktuellen Gebotszonen-Konfiguration. Im Fall zukünftiger Änderungen muss das MNA geändert werden.

		kohärenten Teil eines verbundenen Systems, das von einem einzigen Systembetreiber betrieben wird, und umfasst die angeschlossenen physischen Lasten bzw. eventuell vorhandene Erzeugungseinheiten.
DA	Day Ahead	
DE	Deutschland	
E-Control	Energie-Control Austria	
DK1/2	Dänemark West/ Ost	
ECAN	ENTSO-E Kapazitätsvergabe und Nominierung	
EIC	Energy Identification Codes	
	Fahrplangebiet-übergreifender Handelsfahrplan	Definition gemäß dem GL-SO-Entwurf: „Fahrplangebiet-übergreifender Handelsfahrplan“ bezeichnet einen Fahrplan für den kommerziellen Austausch von Energie zwischen den Marktteilnehmern in verschiedenen Fahrplangebieten
GL CACM	Kommissionsverordnung (EU) 2015/1222 vom 24. Juli 2015 zur Einführung einer Leitlinie für die Kapazitätsvergabe und das Engpassmanagement	
	Fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan	Definition gemäß dem GL-SO-Entwurf: „Fahrplangebiet-interner Handelsfahrplan“ bezeichnet einen Fahrplan für den kommerziellen Austausch von Energie zwischen den Marktteilnehmern innerhalb eines Fahrplangebiets
ID	Intraday	
ILR	Institut Luxembourgeois de Régulation	
LU	Luxemburg	
MC	Marktkopplung	
MCO	Marktkopplungsbetreiber	
MNA	Multiple-NEMO Arrangement	Die aus den Artikeln 7, 8, 45 und 57 der GL CACM resultierenden Verpflichtungen hinsichtlich der zonenübergreifenden Kapazitätsvergabe und anderer notwendiger Regelungen.
MRC	Multiregionale Kopplung	
MTU	Marktzeiteinheit	Marktzeitraum von 1 Stunde
NEMO	Benannter Strommarktbetreiber	hat die in den GL CACM beschriebene Bedeutung
	Nettoposition	Definition gemäß GL CACM:

		„Nettoposition“ bezeichnet die aufgerechnete Summe der Stromexporte und -importe für jede Marktzeiteinheit einer Gebotszone.
NRA	Staatliche Regulierungsbehörde	
pSA	Bevorzugter Transportagent	Wie in diesem Dokument definiert
	MCO-Funktion	Hat die in Artikel 2 der GL CACM beschriebene Bedeutung.
PX	Power Exchange	
	Transportagent	Hat die in Artikel 2 der GL CACM beschriebene Bedeutung.
	Fahrplan	Definition gemäß dem GL-SO-Entwurf: „Fahrplan“ bezeichnet eine Reihe von Referenzwerten für die Erzeugung, den Verbrauch oder den Austausch von Strom über einen bestimmten Zeitraum
	Fahrplanagent	Siehe Artikel der GL SO
	Fahrplangebiet	Definition gemäß dem GL-SO-Entwurf: „Fahrplangebiet“ bezeichnet ein Gebiet, innerhalb dessen die Planungsverpflichtungen der ÜNB aufgrund betrieblicher oder organisatorischer Anforderungen gelten. In diesem Zusammenhang entspricht jede Regelzone von 50 Hertz, APG, Ampri- on, CREOS, TenneT und TransnetBW einem Fahrplangebiet.
SDC	Einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung	Hat die in Artikel 2 der GL CACM beschriebene Bedeutung.
	Shipping	Der physische und finanzielle Ausgleich von Nettopositionen (einheitliche Day-Ahead-Marktkopplung) oder Transaktionen (einheitliche Intraday-Marktkopplung) zwischen zentralen Gegenparteien
SIC	Einheitliche Intraday-Marktkopplung	Hat die in Artikel 2 der GL CACM beschriebene Bedeutung.

SEC	Austauschplanungsberechner	Hat die in Artikel 2 der GL CACM beschriebene Bedeutung.
SM	Liefermodul	
GL SO	Systembetriebsleitlinie	
SOB	Gemeinsames Auftragsbuch	
TenneT TSO	TenneT TSO GmbH	
TransnetBW	TransnetBW GmbH	
ÜNB	Übertragungsnetzbetreiber	
XBID	Intraday grenzübergreifend	