

Stellungnahme der Fernleitungsnetzbetreiber zum Festlegungsverfahren zur Änderung von KARLA Gas (Az. BK7-12-201)

22. August 2012

Unter Bezugnahme auf das Schreiben der Beschlusskammer 7 zur Einleitung eines Änderungsverfahrens hinsichtlich der derzeitigen Mindestpreisregelung bei Day-Ahead-Auktionen vom 27. Juli 2012 nehmen die Fernleitungsnetzbetreiber hiermit Stellung zu den zur Konsultation gestellten Varianten. Im Übrigen wird auch auf vorherige Stellungnahmen verwiesen.

Die Fernleitungsnetzbetreiber begrüßen sehr, dass nach beiden beschriebenen Varianten ab dem 01.01.2013 zumindest an solchen Punkten, an denen potenziell kein Engpass besteht, künftig das regulierte Tagesentgelt als Startpreis gelten soll. Gerade an diesen Punkten werden Kapazitäten nach dem aktuell geltenden Regime zu einem Preis in Höhe von null Euro vergeben. Dies bietet zugleich einen erheblichen Anreiz für Transportkunden, ihre Buchungsstrategie möglichst auf Day-Ahead-Buchungen an diesen Punkten einzustellen. Folglich ist in beiden Varianten grundsätzlich mit zusätzlichen Erlösen an diesen Punkten zu rechnen. Nach Variante 2 sind allerdings Transportkapazitäten in Day-Ahead-Auktionen an „Engpasspunkten“ bei einer Netzpunktauslastung von über 95 Prozent mit dem Startpreis in Höhe von null Euro und an „Nicht-Engpasspunkten“ mit dem regulierten Tagesentgelt als Startpreis anzubieten. Nach detaillierter Analyse dieser Variante sind die Fernleitungsnetzbetreiber zu dem Ergebnis gekommen, dass ein solches Vorgehen aus folgenden Gründen nicht zu einer sachgerechten, unverzerrten und nachhaltigen Kapazitätsallokation beitragen würde:

- 1. Fehlende Transparenz und Planbarkeit für den Transportkunden:** Ob an einem jeweiligen Punkt für Day-Ahead-Auktionen ein Startpreis in Höhe von null Euro oder ein solcher in Höhe des regulierten Tagesentgeltes gilt, soll auf Basis des Buchungsergebnisses nach Abschluss der Monatsauktion ermittelt werden. Damit würde sich eine wesentliche Randbedingung des Auktionsverfahrens monatlich ändern. Dies erschwert nicht nur die Prognose der künftigen Buchungen im Rahmen der Entgeltbildung der Fernleitungsnetzbetreiber, sondern die Transportkunden müssten ihr Buchungsverhalten stets nach der Veröffentlichung der Bedingungen durch die Fernleitungsnetzbetreiber überprüfen und ggf. anpassen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass sich die verfügbare Kapazität auch innerhalb eines Monats z.B. durch Rückgaben oder Renominierungsbeschränkungen ändern kann.
- 2. Veränderung des Buchungsverhaltens bzw. ggf. falsche Anreize / Lenkungswirkung:** Der Startpreis in Höhe von null Euro an einzelnen Punkten wird dazu führen, dass Transportkunden an genau diesen Punkten Buchungen abgeben, obwohl an alternativen Routen noch Kapazitäten zur Verfügung stehen, so dass die Engpässe voraussichtlich eher noch verschärft werden. Transportkunden erhalten ferner weiterhin im Gegensatz zu Variante 1 Anreize, trotz eines entsprechenden Kapazitätsbedarfs auf längerfristige Buchungen zu verzichten bzw. bestehende Verträge zumindest in Teilen zu kündigen, um Chancen der Buchung von „kostenlosen“ bzw. günstigen Day-Ahead-Produkten nutzen zu können. Auktionsaufschläge sollen zur Engpassbeseitigung verwendet werden. Wenn nun gerade an Engpasspunkten weiterhin ein Startpreis in Höhe von null Euro gilt, können dort im Vergleich zu den regulierten Tagesentgelten Mindereinnahmen entstehen.

Weiterhin würde der Anreiz zur Rückgabe von Kapazitäten gesenkt, der gerade an Engpasspunkten bestehen sollte, da Transportkunden damit rechnen müssen, ggf. in Vermarktung bei Day Ahead Auktionen keine bzw. nur eine geringe Erstattung zu erhalten.

3. **Technischer Aufwand:** Eine unterschiedliche Behandlung macht eine umfassende Anpassung in den IT-Systemen notwendig. So müsste die 95 Prozent-Regelung systemseitig implementiert werden, wovon sowohl die Systeme, Schnittstellen und Prozesse der TRAC-X als auch diejenigen der Fernleitungsnetzbetreiber (Backendsysteme einschließlich der Abrechnungssysteme) betroffen sind. Für eine Umsetzung würden damit sowohl bei den Fernleitungsnetzbetreibern als auch den Dienstleistern weitere Ressourcen benötigt, die für die Umsetzung anderer Anforderungen und Projekte – wie u.a. Umsetzung neuer Anforderungen aus der Kooperationsvereinbarung V, Anpassungen der Kapazitätsplattform auf Basis der Evaluierung z.B. zur Verbesserung der Transparenz, frühzeitige Umsetzung des Netzkodex CAM und Europäisierung der Kapazitätsplattform – dringend erforderlich bzw. bereits gebunden sind. Ob eine Umsetzung zum 1.1.2013 möglich ist, wäre mit den betroffenen Dienstleistern im Detail abzustimmen. Voraussetzung wäre jedenfalls eine sehr zeitnahe Entscheidung über die Umsetzung. Aufgrund der zusätzlichen Komplexität sowie der Betroffenheit sowohl der Front- als auch der unterschiedlichen Backendsysteme und der damit erforderlichen Anpassung von Schnittstellen müssten ausgiebige Tests eingeplant werden.

Die Umsetzung der Variante 1 dagegen wäre ohne nennenswerte Anpassungen möglich.

4. **Kompatibilität mit ausländischen Systemen / europäischen Anforderungen:** Sowohl der Network Code CAM als auch die geltenden Regelungen in den meisten benachbarten Staaten sehen als Mindestpreis für Day-Ahead-Kapazitäten das regulierte Tagesentgelt vor. Diesbezüglich wurde im Rahmen von Gesprächen mit ausländischen Fernleitungsnetzbetreibern zur Ausgestaltung einer gemeinsamen Buchungsplattform stets deutlich, dass der Verzicht auf einen Mindestpreis bei Day-Ahead-Kapazitäten für sie nicht in Frage kommt. Die deutschen TSO arbeiten gerade mit Hochdruck an der Europäisierung der TRAC-X; ein solches Vorgehen würde ein grenzübergreifendes Bündelprodukt aufwendiger gestalten, da es einen deutschen Sonderweg darstellt. Für die Bündelung an Grenzübergangspunkten würde ein enormer Abstimmungsaufwand mit den Bündelpartnern bezüglich der Aufteilung der Auktionsaufschläge entstehen. Ein von der Summe der regulierten Tagesentgelte abweichender Startpreis kann dazu führen, dass die Aufschläge an Grenzübergangspunkten bereits auf beide Seiten aufgeteilt werden, obwohl auf der deutschen Seite das regulierte Entgelt noch nicht vollständig aufgefüllt wurde.

Vor diesem Hintergrund sind die Fernleitungsnetzbetreiber der Meinung, dass die erste Variante, in der auch bei Day-Ahead-Auktionen generell das regulierte Tagesentgelt als Startpreis gilt, diejenige ist, die die Allokation der Tagertransportkapazitäten sachgerecht, verzerrungsfrei und nachhaltig gestaltet, Erlöse auch an Auktionspunkten sicherstellt und damit Quersubventionen vermeidet. Diese Variante stellt sicher, dass Transportkunden ein diskriminierungsfreier Zugang zu allen angebotenen Kapazitäten gewährleistet ist und dass die plattformseitigen Umsetzungen auf Basis der nationalen Regelungen auch den kommenden europäischen Vorgaben entspricht.