

Regulierung der Infrastrukturentgelte in Österreich

nach der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU

MMag. Andreas Himmel

Umsetzung des RECASTs ins EisbG

Artikel 31

Abs 3: Direkte Kosten
 Abs 4: Zuschlag für Engpass
 Abs 5: Umweltkosten
 Abs 7: Serviceeinrichtungen
 Abs 8: Nebenleistungen und
 Zusatzleistungen



Direkte Kosten

§ 67 EisbG: Direkte Kosten
 § 67a EisbG: Zuschlag für Engpass
 § 67b EisbG: Umweltkosten



§ 69b: Kostenmaßstab für
 Serviceeinrichtungen,
 Neben- und Zusatzleistungen

Artikel 32

Abs 1: Aufschläge
 Abs 2: Güterverkehr Drittländer
 Abs 3: Zuschlag Investitionen
 Abs 4: Differenzierung ETCS für
 Güterkorridore



Aufschläge

§ 67d: Aufschläge
 Keine Umsetzung
 § 67e: Zuschlag Investitionen
 § 67f: Differenzierung Entgelte ETCS
 für Güterkorridore

Artikel 33: Entgeltnachlässe



§ 69a: Entgeltnachlässe

Regulierte Leistungen

Mindestzugangspaket nach § 58 EisbG:

- Nutzung der Eisenbahninfrastruktur
- Zugsteuerung
- Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom
- Notwendige Informationen für die Durchführung des Eisenbahnverkehrsdienstes

Serviceeinrichtungen nach § 58b Abs 1 EisbG:

- Personenbahnhöfe
- Güterterminals und Hafenanlagen
- Verschubbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen
- Abstellgleise
- Wartungseinrichtungen
- Reinigungs- und Wascheinrichtungen
- Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme

Nebenleistungen nach § 58b Abs 2 EisbG:

- Vorheizen von Personenzügen
- Bereitstellung von Fahrstrom
- Überwachung Gefahrgutzüge
- Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen

Zusatzleistungen nach § 58b Abs 3 EisbG:

- Zugang zum Telekommunikationsnetz
- Bereitstellung zusätzlicher Informationen
- Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen
- Leistungen schweren Instandhaltung

Entgelte für das Mindestzugangspaket

Höhere Wegeentgelte für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen gem § 67e EisbG
 +
 Wegeentgeltdifferenzierung für bestimmte Eisenbahnkorridore gem § 67f EisbG
 -
 Wegeentgeltnachlässe gem § 69a EisbG

+

Aufschläge je Marktsegment, sofern diese der Markt tragen kann gem § 67d EisbG

+

Entgelte basierend auf den direkten Kosten gem § 67 EisbG

+

Zuschlag für überlastete Infrastruktur gem § 67a EisbG

+

Entgelte für umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes (§ 67b EisbG)

Entgelte auf Basis der direkten Kosten

- Ermittlung der direkten Kosten anhand des Durchführungsrechtsaktes 2015/909
 - Neue Festlegung des Kostenbegriffs „Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen“
 - Ausschlussmethode nach Art 4 des DVO 2015/909 vs. ökonomisches oder ingenieurwissenschaftliches Modell
 - Festlegen der Abrechnungseinheit (Zug-km, Btkm, Fahrzeugkilometer) und weitere Differenzierung möglich, z. B. nach Geschwindigkeit, Fahrzeugart
 - Vereinfachte Kontrolle: Liegen die direkten Kosten bei max. 2 € je Zug-km kann eine vereinfachte Prüfung vorgenommen werden
- Zuschlag für zeitliche und örtliche Kapazitätsengpass auf einer Strecke (§ 67a EisbG)
- Entgelt für umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes (§ 67b EisbG)



Aufschläge auf die direkten Kosten

- Aufschläge für Marktsegmente, „*wenn es der Markt tragen kann*“ gem § 67d EisbG
- Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze und Berücksichtigung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente
- Wenn Aufschläge erhoben werden, sind zumindest drei Marktsegmente vorzusehen:
 - Güterverkehrsdienste,
 - Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und
 - andere Personenverkehrsdienste
- Bei der Festsetzung der Marktsegmente sind die im Anhang VI Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen
- Höhere Entgelte für bestimmte Eisenbahninfrastrukturen gem § 67e EisbG
- Wegeentgeltdifferenzierung für bestimmte Eisenbahnkorridore gem § 67f EisbG

Entgeltnachlässe

- § 69a. (1) Allfällige Wegeentgeltnachlässe dürfen sich nur auf Wegeentgelte beziehen, die nur für einen **bestimmten Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur erhoben werden und die auf die eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen sind**, wobei bereits bei der Festsetzung des eingehobenen Wegeentgeltes berücksichtigte Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden dürfen.
- (2) Über Abs. 1 hinaus können für eine einzelne Art von Eisenbahnverkehrsdiensten zeitlich **begrenzte Wegeentgeltnachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder zur Förderung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden**, wenn diese Nachlässe im Wege der Schienennetz-Nutzungsbedingungen **allen Zugangsberechtigten zugänglich sind**.

Wegeentgeltmodell 2018 der ÖBB 1/2

- Neue Entgelte basieren auf den direkten Kosten (je Zug-km und je Btkm) und den Aufschlägen (je Zug-km)
- Neues Entgeltsystem enthält sechs Marktsegmente:

Marktsegmente	Entgelt je Zug-km	Entgelt je Btkm
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	2,157 €	0,001746 €
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	1,682 €	0,001746 €
Gemeinwirtschaftlicher Nahverkehr stark	1,834 €	0,002894 €
Gemeinwirtschaftlicher Nahverkehr schwach	1,639 €	0,002894 €
Güterverkehr nicht-manipuliert	1,580 €	0,001487 €
Güterverkehr manipuliert	0,948 €	0,001487 €
Dienstzug (für alle Marktsegmente)	0,948 €	0,001487 €

Wegeentgeltmodell 2018 der ÖBB 2/2

- Zu- und Abschläge:
 - Abschlag für gleisfreundliche Triebfahrzeuge (Kategorie A)
 - Zuschlag für gleisaggressive Triebfahrzeuge (Kategorie C)
 - Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur auf einem Abschnitt (ca. 12 km)
 - Performance Regime

Zu- und Abschlag	Entgelt
Triebfahrzeugfaktor Kategorie A	-0,0285 € je Zug-km
Triebfahrzeugfaktor Kategorie B	0,0000 € je Zug-km
Triebfahrzeugfaktor Kategorie C	0,0256 € je Zug-km
Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur	1,2980 € je Zug-km
Performance Regime – Zahlung/Gutschrift gem. Saldo Verspätungsminuten	+/- 0,5854 € je Minute

Befreiung kleiner Infrastrukturbetreiber

- Neben der ÖBB-Infrastruktur AG gibt es noch neun weitere Infrastrukturbetreiber mit einer Netzlänge von 12 bis 100 km
- Zumeist nur regionaler Personenverkehr und wenig Güterverkehr auf diesen Netzen
- Entgeltregelungen mit direkten Kosten und Aufschlägen sind besonders für Infrastrukturbetreiber mit kleinem Netz schwer umzusetzen
- Zwei Ausnahmebestimmungen im § 54a EisbG:
 - Abs 2: Netze mit ausschließlich regionalen/örtlichen Personenverkehr und Zugang für regionalen Güterverkehr wird von max. einem Unternehmen ausgeübt
 - Abs 3: Befreiung durch EU-Kommission (keine strategische Bedeutung)
- Ein Infrastrukturbetreiber wurde von der EU-Kommission (gem. 54a Abs 3 EisbG) befreit
- Sieben Infrastrukturbetreiber erfüllen die Voraussetzung für die Ausnahmebestimmung des § 54a Abs 2 EisbG
- Ein Infrastrukturbetreiber muss Entgelte gem §§ 67 ff EisbG ermitteln

Entgelte Serviceeinrichtungen 1/2

- **§ 69b. (1) EisbG:** „Bei Ermittlung der für die Gewährung des Schienenzuganges innerhalb von Serviceeinrichtungen, und die Gewährung von Serviceleistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, zu entrichtenden Entgelte gilt, dass die Entgelte die dafür anfallenden Kosten, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen. Dies gilt auch für den Fall, dass die Gewährung von Zusatz- oder Nebenleistungen nur von einem einzigen Betreiber von Serviceeinrichtungen angeboten wird.“
- Vollkostenansatz (OPEX und CAPEX)
- Nur solche Kosten dürfen angesetzt werden, die in einem Bezug zur Leistung stehen
- Anwendung des Vollkostenmaßstabes auch für Zusatz- und Nebenleistungen, wenn diese nur von einem Betreiber angeboten werden

Entgelte Serviceeinrichtungen 2/2

- § 69b. (2) EisbG: „ Unter angemessenen Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht, zu verstehen.“
- WACC-Ansatz (gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz)
- Angemessener Gewinn bei nicht-kapitalintensiven Nebenleistungen?
(z. B. Zurverfügungstellung von Rangiermitarbeitern, technische Wageninspektion)

Regulierung Verschubentgelte

- Verschub = Rangieren
- Verschubleistungen innerhalb von Serviceeinrichtungen (bis 2015)
- Entscheidung des VwGH (2014): Zustellfahrten auf Anschlussbahnen auch innerhalb von Serviceeinrichtungen stellen keinen Verschub des § 58 Abs 3 Z 3 EisbG dar
- Nach der Umsetzung der RL 2012/34 ins nationale Recht (2015): Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen sind Nebenleistungen gem § 58b Abs 2 EisbG
- Seit dem Jahr 2011 hat sich die Regulierung mit dem Thema beschäftigt:
 - Zurverfügungstellung von Verschubleistungen
 - Angemessene Entgelte
 - Rabatte für Verschubleistungen in Terminals und Verschubbahnhöfen
- Zusammenarbeit mit dem Incumbent seit 2013 um eine tragfähige Lösung zu finden

Regulierung Waschanlagen

- Derzeit werden vom Infrastrukturbetreiber sieben Waschanlagen betrieben
- Verfahren 2013 über Zugang und Entgelte für die Benutzung von Waschanlagen
- Abrechnung erfolgt über die Länge des Zuges nach Fahrzeug-Meter
- Kategorisierung der Waschanlagen und Differenzierung der Entgelte:
 - Moderne Anlagen: kann auch im Winter bei niedrigen Temperaturen gewaschen werden, gute Waschleistungen
 - Alte Anlagen: schlechtere Waschleistungen als moderne Anlagen, kein Waschen im Winter möglich
- Verwendung eines Vollkostenansatzes (OPEX und CAPEX)

Netznutzungsentgelte Bahnstromnetz

- Ab 2016 Öffnung des Bahnstrommarktes: Auswahl des Energielieferanten
- Regulierung der Entgelte für die Durchleitung von Bahnstrom und Umformung:
 - Umformung: Frequenzumformer/-umrichter zur Umformung von Strom auf 16,7 Hz
 - Bahnstromnetz: Stromleitungsnetz ab Umformer oder Kraftwerk bis Unterwerk
 - Die Durchleitung von Unterwerk bis Oberleitung ist im Mindestzugangspaket enthalten
- Durch Entgeltprüfung wurden nicht-zulässige Kosten abgezogen und die Entgelte für die Bahnstromnetznutzung auf einen angemessenen Wert reduziert:
 - Korrektur der Anlagenkosten
 - Neubewertung der Verlustkosten
 - Keine Anlastung von langfristigen sunk costs

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

www.schienecontrol.gv.at

