

Entgeltregulierung aus Sicht eines Eisenbahnverkehrs- unternehmens

Marcel de la Haye
SNCF Strategie & Regulierung

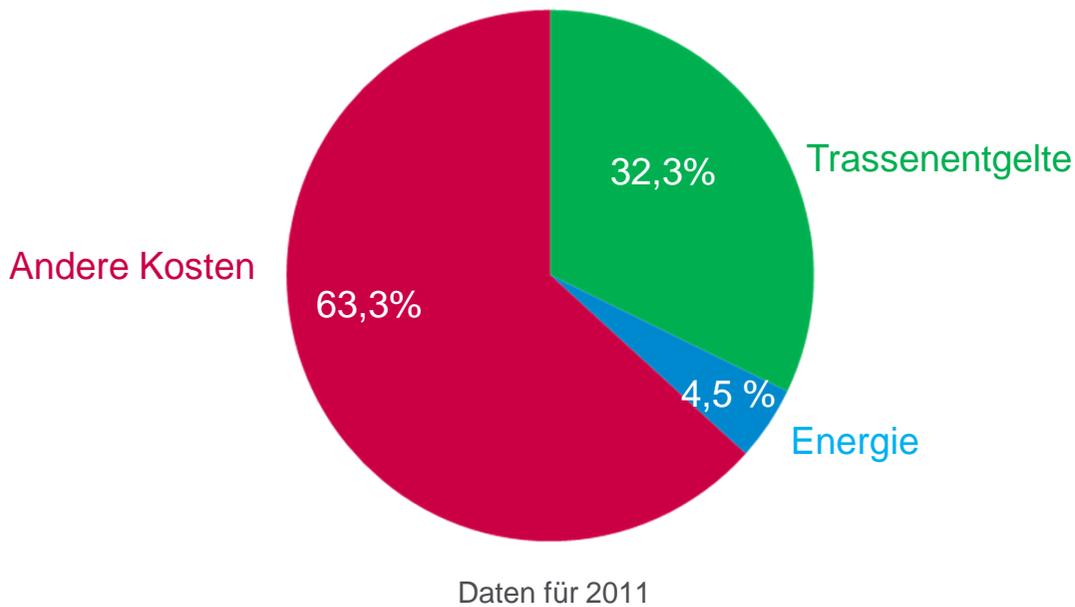


TRASSENPREISE SIND EIN WESENTLICHER KOSTENFAKTOR FÜR EISENBAHNVERKEHRS-UNTERNEHMEN

- Die Kosten der Infrastruktur machen in der Regel über 30% der Kosten eines EVU im Hochgeschwindigkeitsfernverkehr aus.
- Dieser Kostenblock ist kaum zu optimieren (Flexibilität je nach Trassenpreissystem)
- Energie, Bahnhofsgebühren, Instandhaltung etc. sind weitere feste Kostenblöcke

TRASSENPREISE SIND EIN WESENTLICHER KOSTENFAKTOR FÜR EISENBAHNVERKEHRS-UNTERNEHMEN

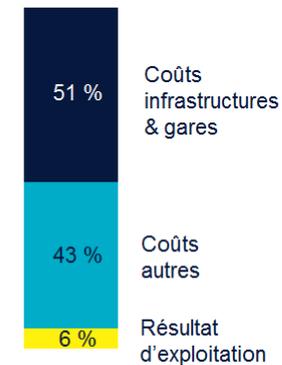
Kostenstruktur TGV SNCF



Kostenstruktur Eurostar

Des contraintes spécifiques 

Chiffre d'affaires

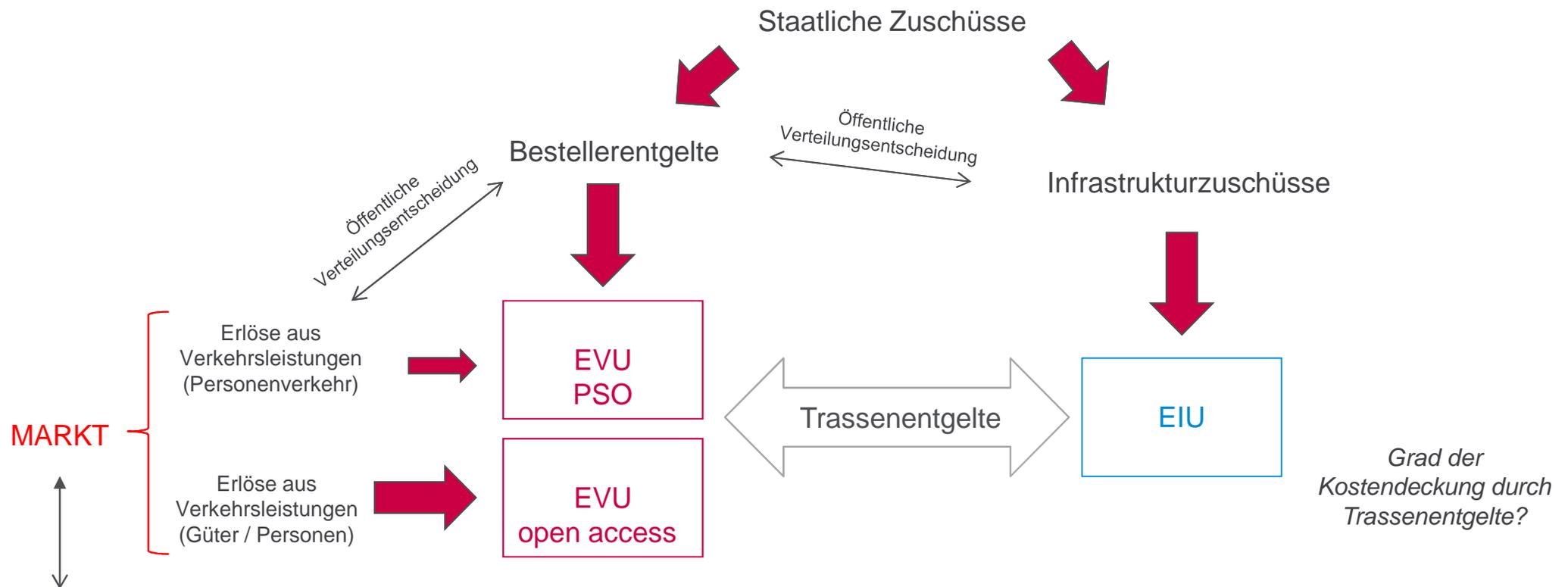


TRASSENPREISE WERDEN VON EVU UND EIM UNTERSCHIEDLICH GESEHEN

- Interesse des Infrastrukturbetreibers: maximale Kostendeckung durch hohe Trassenpreise; geringer Subventionsbedarf. 
- Interesse des Eisenbahnverkehrsunternehmens: niedrige Trassenpreise; Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Transportarten; Spielraum für Investitionen (Anschaffung von Rollmaterial, ...); höhere Profitabilität. 
- Hohe Fixkosten der Infrastrukturvorhaltung. Grenzkosten nur ein geringer Teil der Kosten.
- Welche Priorität: höchstmöglicher Kostendeckungsgrad oder maximale Nutzung der Infrastruktur?
- Unterschiedliche Prioritäten in den Mitgliedsstaaten.
- Politischer oder regulatorischer Ansatz?

TRASSENPREISE ALLEIN KÖNNEN NICHT DIE KOSTEN DER INFRASTRUKTUR DECKEN

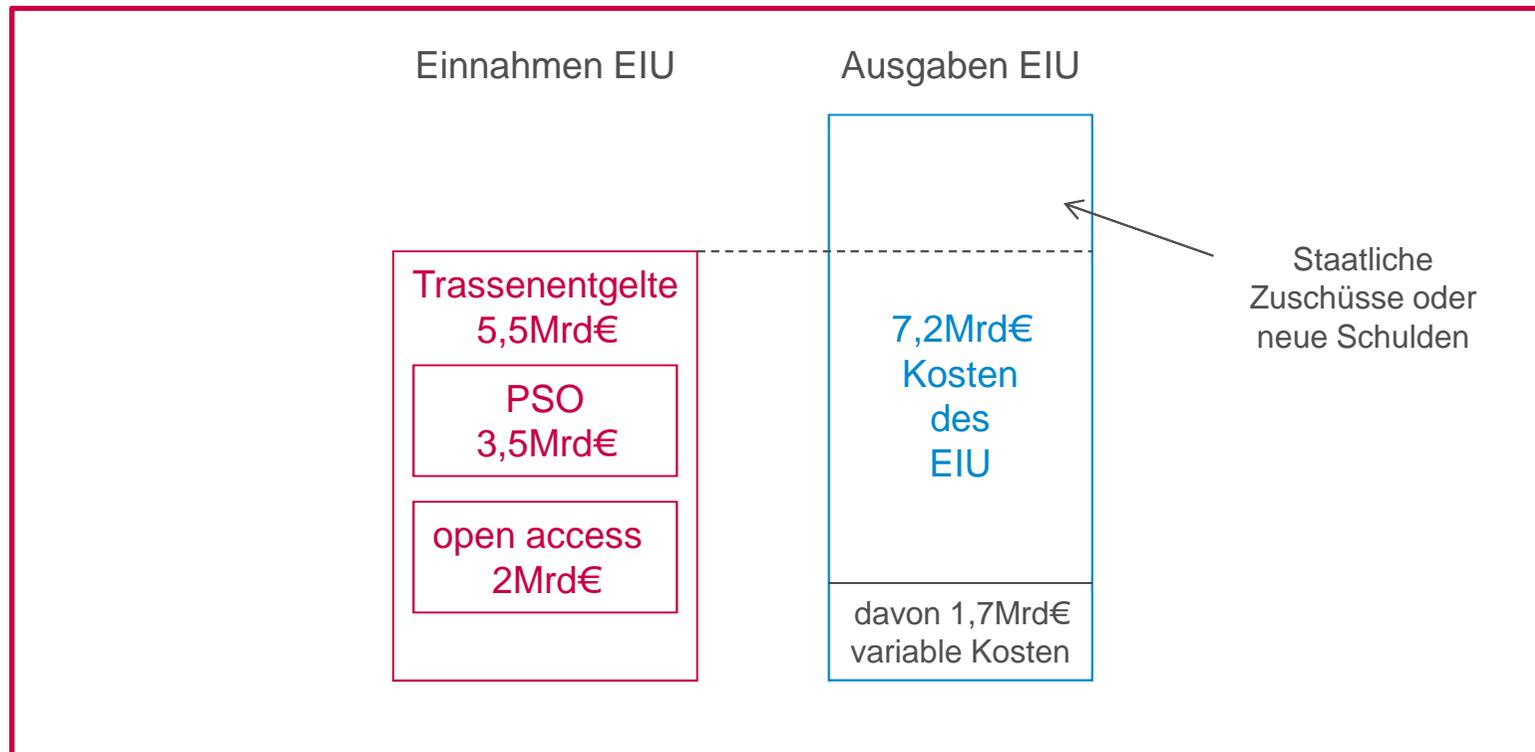
➤ Staatliche Zuschüsse sind erforderlich.



Intermodaler Wettbewerb

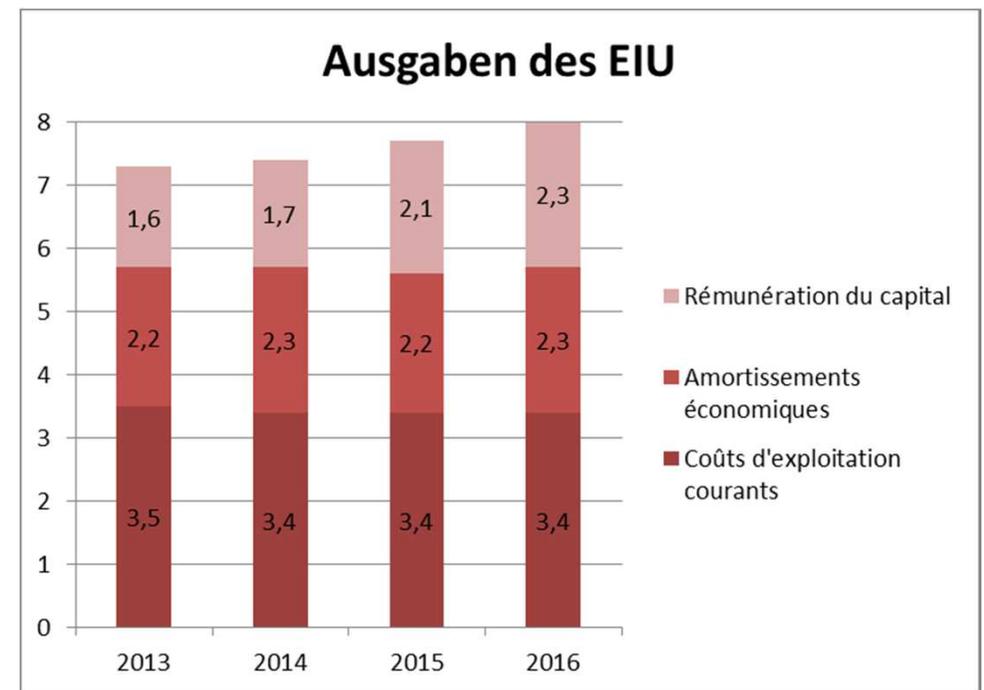
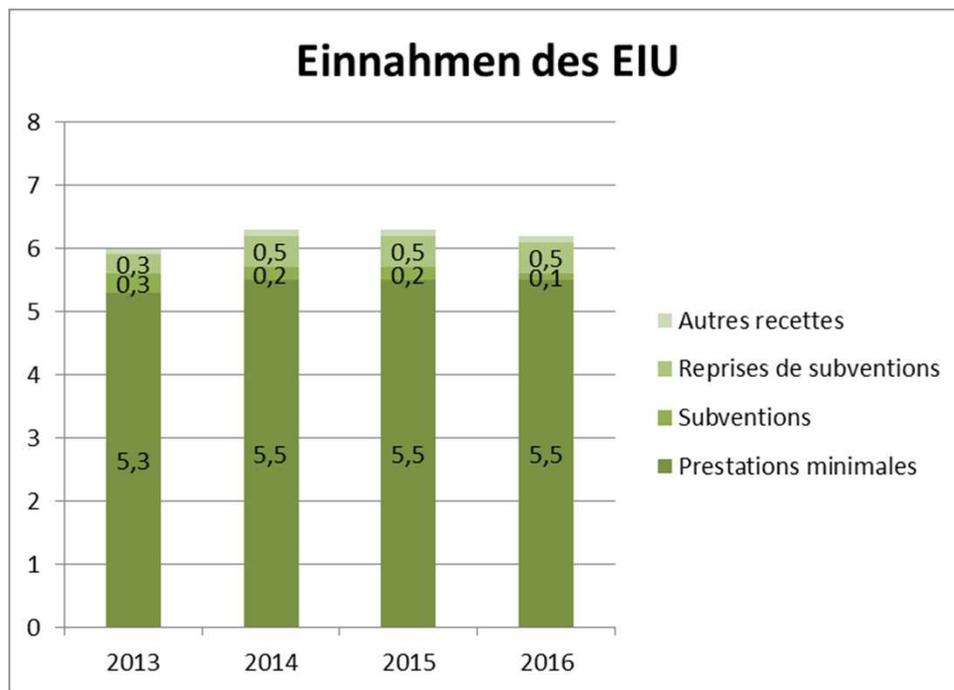
TRASSENPREISE ALLEIN KÖNNEN NICHT DIE KOSTEN DER INFRASTRUKTUR DECKEN

➤ Beispiel Frankreich 2013



TRASSENPREISE ALLEIN KÖNNEN NICHT DIE KOSTEN DER INFRASTRUKTUR DECKEN

➤ Beispiel Frankreich 2013 - 2016



TRASSENPREISE ALLEIN KÖNNEN NICHT DIE KOSTEN DER INFRASTRUKTUR DECKEN

➤ Beispiel Frankreich

Kostendeckungsgrad nach Verkehrsart im Zeitverlauf – Quelle RFF

Grad der Kostendeckung durch Trassenentgelte	2013	2014	2015	2016
Regionalverkehr	90%	95%	90%	90%
TGV	80%	80%	75%	75%
S-Bahn Paris	95%	90%	90%	90%
Güterverkehr	25%	25%	20%	
Güterverkehr ohne Subvention	10%	10%	10%	10%

- Kritikpunkte: Aufteilung der Festkosten auf die Verkehrsarten nicht nach Verkehrsaufkommen sondern mit Faktor 1,3 für TGV und 0,6 für Güterverkehr ; bei einem Rückgang bestimmter Verkehrsaufkommen auf gemeinsam genutzten Strecken steigt der Anteil der Kosten für die verbleibenden Verkehre / der Kostendeckungsgrad sinkt.

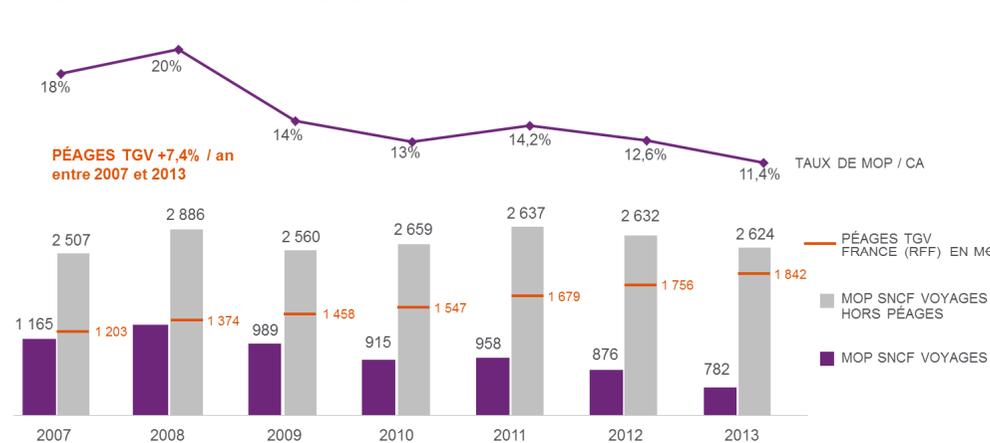
TRASSENPREISE SIND IN IHRER HÖHE VOM MARKT ABHÄNGIG

- Zwei Typen von Wettbewerb: **auf** dem Markt (open access) und **für** den Markt (tendering).
- Drei unterschiedliche Märkte: Güterverkehr (eigenwirtschaftlich), Regionalverkehr (i.d.R. bestellt), Fernverkehr (i.d.R. eigenwirtschaftlich).
- Die Frage nach der Höhe der Trassenpreise stellt sich sehr unterschiedlich für die verschiedenen Märkte.
- Trassenpreise können dort hoch sein, wo die Eisenbahn ein Alleinstellungsmerkmal hat und auf eine zahlungskräftige Nachfrage setzen kann.
- Trassenpreise im Güterverkehr sind besonders sensibel, da dort der intermodale Wettbewerb besonders hart ist.
- Trassenpreise im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr sind ebenfalls in Relation zum intermodalen Wettbewerb (Flugzeug, Fernbus) zusehen.
- Trassenpreise bei bestelltem Verkehr sind lediglich Verrechnungsposten, der auf einer politischen Entscheidung beruht.
- Da der Trassenpreis pro Relation fix ist und nicht die Zahl der Fahrgäste berücksichtigt, setzt ein hoher Trassenpreis einen Anreiz, die Frequenz zu Gunsten der Auslastung zu senken (cf. TGV).

TRASSENPREISE SIND IN IHRER HÖHE VOM MARKT ABHÄNGIG

- Trassenpreise im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr sind ebenfalls in Relation zum intermodalen Wettbewerb (Flugzeug, Fernbus) zusehen.
- Trassenpreise im HGV in Frankreich sind mit die höchsten in Europa.
- Das TGV Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahren bei stark steigenden Trassenpreisen rückläufig – Preiselastizität der Nachfrage.

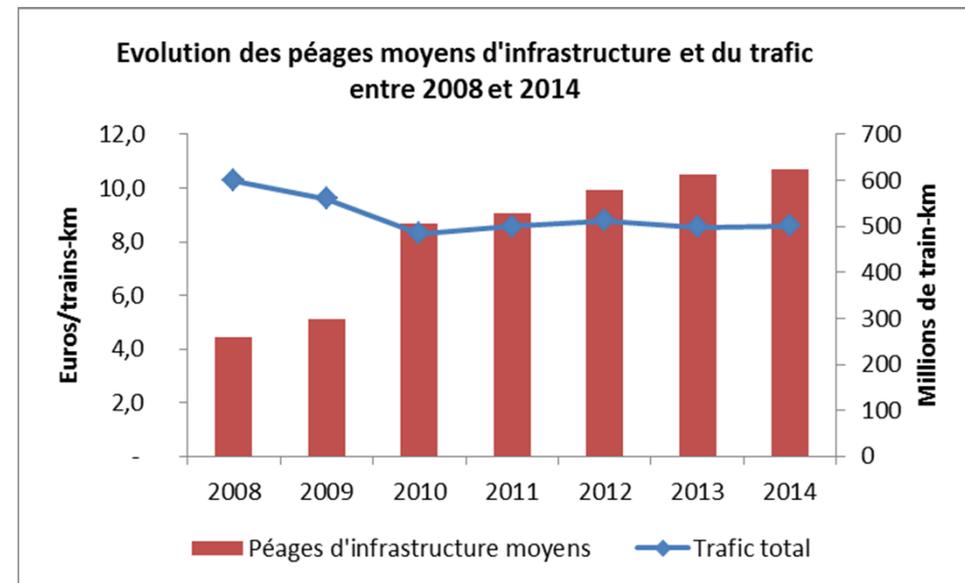
RENTABILITÉ DE L'ACTIVITÉ TGV AFFECTÉE PAR LA CRISE DEPUIS 2008
AGGRAVÉE PAR LA HAUSSE CONTINUE DES PÉAGES



LES EFFORTS ONT PERMIS D'AMÉLIORER LE TAUX DE MOP HORS PÉAGES / CA EN 2013 (+0,5%)

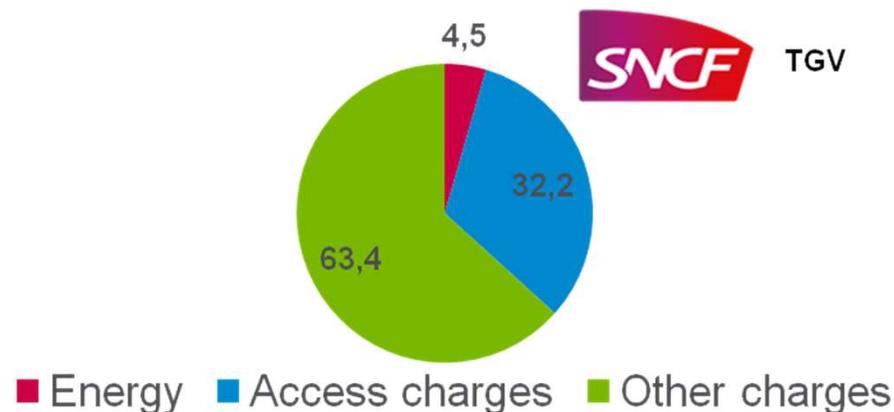
¹ GROUPE SNCF
RÉSULTATS ANNUELS 2013
13 FÉVRIER 2014

Proforma : MOP hors Eurostar



TRASSENPREISE SIND IN IHRER HÖHE VOM MARKT ABHÄNGIG.

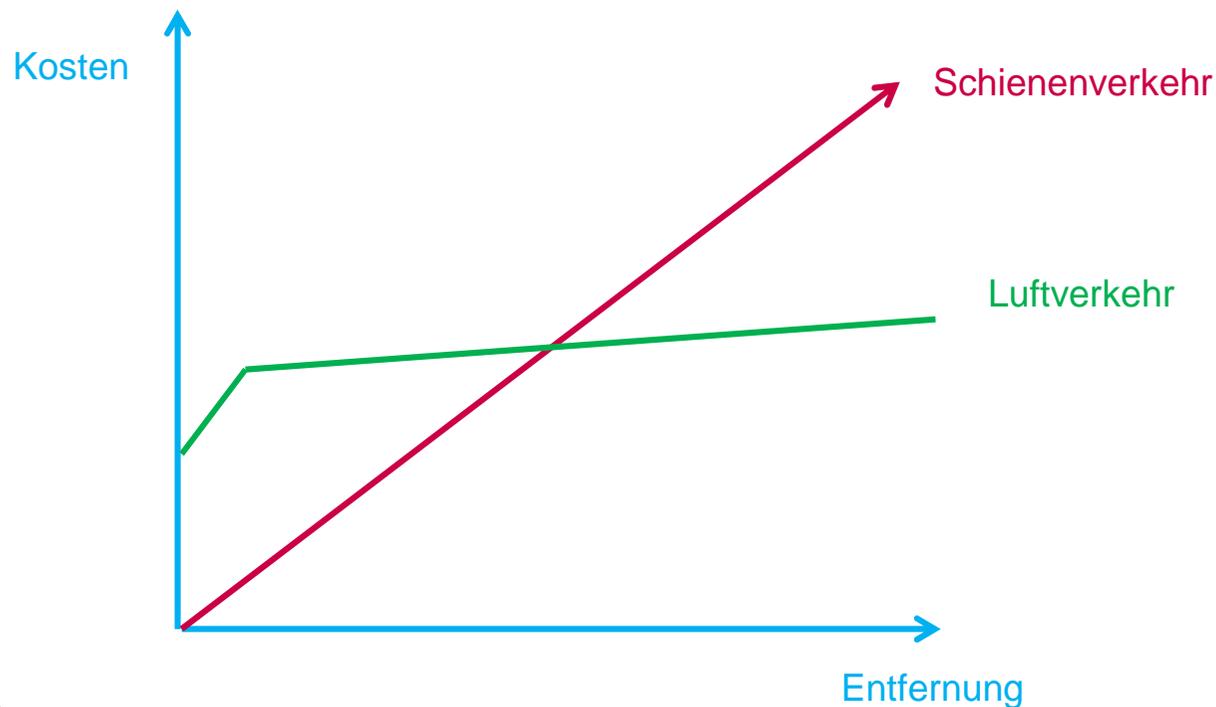
- Der Schienenfernverkehr steht in direktem Wettbewerb zum Flugverkehr:
 - Paris-Marseille: 1,8 Millionen Fahrgäste wechselten vom Flugzeug zum TGV zwischen 2000 und 2004
 - Paris-Strasbourg: 1 Million Flugreisende vor Einführung des TGV (2006), 350,000 danach (2011)
- Die Kostenstruktur ist unterschiedlich bei Energie/Infrastrukturausgaben:
 - Wettbewerbsvorteil für den Schienenverkehr durch geringere Energiekosten
 - Hoher Anteil der Infrastrukturbenutzungsgebühren im Vergleich zum Flugverkehr
- Die Regulierung sollte den intermodalen Wettbewerb bei der Festsetzung der Trassenpreise berücksichtigen



TRASSENPREISE IM INTERNATIONALEN VERKEHR ADDIEREN SICH AUF

- Sehr unterschiedliche Infrastrukturbepreisungssysteme in Europa. Keine Konvergenz. Gemeinsame Grundprinzipien (Erstattung direkter Kosten; optimale Nutzung ...). Komplexität für EVUs.
- Trassenpreise im internationalen Verkehr addieren sich auf und gefährden so grenzüberschreitende Langstreckenverbindungen.

- Der Schienenverkehr ist auf Langstrecken nur begrenzt wettbewerbsfähig (trotz niedrigerer Energiekosten)



TRASSENPREISE IM INTERNATIONALEN VERKEHR ADDIEREN SICH AUF

➤ Trassenpreise im internationalen Verkehr addieren sich auf und gefährden so grenzüberschreitende Langstreckenverbindungen. Beispiel: Paris-Barcelona.

Wochenende : 15-16 November 2014, Reservierung 2 Monate im voraus. Niedrigster Tarif. Erwachsener. Ohne Ermässigung.

Unternehmen	Reisezeit	Preis Hin/Rück incl. Steuern	Preis Hin/Rück vor Steuern
SNCF	5h25-6h25	198€	NR
Iberia (über Vueling)	1h35-1h50	137,13€	23€
Air France	1h40-1h55	99,28€	18€
Vueling	1h35-1h50	84,98€	1,85€
Easyjet	1h45-2h05	79,97€	61,98€ (?)
Ryanair	1h45-2h35	39,98€	NR

PARIS ↔ BARCELONE | 1 Passager | 198.00 €

15 Novembre 2014

07h15 PARIS GARE DE LYON RENFE SNCF 9711 1e classe CO2 : 30,1kg

13h40 BARCELONA SANTS

16 Novembre 2014

16h20 BARCELONA SANTS RENFE SNCF 9706 1e classe CO2 : 30,1kg

22h45 PARIS GARE DE LYON

1er Passager (20 à 59 ans) ESSENTIAL : Billet échangeable et remboursable avec une pénalité égale à 25% du prix du billet jusqu'à 7 jours avant l'heure de départ, puis avec une pénalité de 50% jusqu'au départ. Pénalité calculée par rapport à la date et l'heure du départ. Billet non-échangeable et non-remboursable après départ.

Assurances éligibles :

Votre vol aller : Paris - Barcelone

MINI CLASSIC PREMIUM

50 € 70 € 373 €

Bagages en soute

Bagage supplémentaire 15 €

TOTAL 1 PASSAGER(S) POUR LE VOL ALLER 50 €

Votre vol retour : Barcelone - Paris

TOTAL TTC 99,28 €

sam. 15 novembre 2014 Paris Charles de Gaulle à Barcelone

dim. 16 novembre 2014 Barcelone à Paris Charles de Gaulle

Aucun bagage en soute ajouté

Montant total 79,97 €

Montant total 79,97 €

Paiement par carte de crédit: 81,57 €

Réduction: Carte de débit, carte bancaire (ex : carte bleue): 79,97 €

RÉSUMÉ DE LA RÉSERVATION

1 Passager(s)

Paris (Beauvais) → Barcelone El Prat T2

1 Adulte, 19,99 EUR

Barcelone El Prat T2 → Paris (Beauvais)

1 Adulte, 19,99 EUR

TOTAL 39,98 EUR

TRASSENPREISE IM INTERNATIONALEN VERKEHR ADDIEREN SICH AUF

➤ Trassenpreise im internationalen Verkehr addieren sich auf und gefährden so grenzüberschreitende Langstreckenverbindungen. Beispiel: Paris-Barcelona.

Wochenende : 27-28 September 2014, Reservierung 10 Tage im voraus. Niedrigster Tarif. Erwachsener. Ohne Ermässigung.

Unternehmen	Reisezeit	Preis Hin/Rück incl. Steuern	Preis Hin/Rück vor Steuern
Air France	1h40-1h55	337,28€	202€
SNCF	6h25-6h25	305,4€	NR
Easyjet	1h45-2h00	176,97€	158,98€ (?)
Iberia (über Vueling)	1h35-1h50	137,73€	23€
Vueling	1h35-1h40	94,98€	12,85€
Ryanair	1h45-2h35	87,98€	NR

RÉSUMÉ DE LA RÉSERVATION

Passager(s)

Paris (Beauvais) → Barcelone El Prat T2
sam., 27 sept. 2014 21:45 - 23:30

▼ 1 Adulte, 47,99 EUR
1 x Adulte Tarifs 47,99 EUR

Barcelone El Prat T2 → Paris (Beauvais)
dim., 28 sept. 2014 08:30 - 08:30

▼ 1 Adulte, 39,99 EUR
1 x Adulte Tarifs 39,99 EUR

Paiement par carte de débit (avec remise)

TOTAL 87,98 EUR

sam. 27 septembre 2014
Paris Charles de Gaulle à Barcelone
Dép. 07:00 - Arr. 08:45
Vol EZY3915
1 Adulte 1 x 83,48 €

dim. 28 septembre 2014
Barcelone à Paris Charles de Gaulle
Dép. 09:40 - Arr. 11:40
Vol EZY3916
1 Adulte 1 x 93,49 €

Aucun bagage en soute ajouté
Il est plus simple et plus économique de réserver votre bagage en soute en ligne et à l'avance que de le faire à l'aéroport.
[Ajouter des bagages en soute](#)

Sous-total vols et options pour l'ensemble des passagers: 176,97 €
*Impôts publics de 17,99 € compris

Montant total 176,97 €
Paiement par carte de crédit: 180,51 €
Réduction: Carte de débit, carte bancaire (ex.: carte bleue): 176,97 €

PARIS ↔ BARCELONE | 1 Passager | 305.40 €

27 Septembre 2014 Aller

07h15 PARIS GARE DE LYON RENFE 9711 2e classe CO: 30,1kg
13h40 BARCELONA SAITS SNCF

28 Septembre 2014 Retour

16h20 BARCELONA SAITS RENFE 9706 2e classe CO: 30,1kg
22h45 PARIS GARE DE LYON SNCF

1er Passager ESSENTIAL: Billet échangeable et remboursable avec une pénalité égale à 25% du prix du billet jusqu'à 7 jours avant l'heure de départ, puis avec une pénalité de 50% jusqu'au départ. Pénalité calculée par rapport à la date et l'heure de départ. Billet non-échangeable et non-remboursable après départ.

ZUSCHLÄGE BEGRENZT HALTEN UND MARKTTRAGFÄHIGKEIT BERÜCKSICHTIGEN:

- Zuschläge sollten nicht als Mittel dienen, die Finanzierungslücke der EIU zu decken.
- Zuschläge sollten auf einer stichhaltigen Methodologie beruhen. Differenzierung nach Verkehrsart + Differenzierung nach Marktsegment + ... ; Berücksichtigung von Markttragfähigkeit ; Bestimmung der Preiselastizität der Nachfrage.
- Problem: Informationsasymmetrie EVU / EIU; hoher Informationsbedarf.
- Problem: Zeitablauf – Zuschläge für J+1 auf Basis der Marktsituation in J-1?
- Problem: neue Verkehre
- Problem: intermodaler Wettbewerb auf Langstrecken

SCHLUSSFOLGERUNG:

- Intermodalen Wettbewerb berücksichtigen, besonders bei eigenwirtschaftlichem Fernverkehr und Güterverkehr.
- Infrastruktur über öffentliche Zuwendungen solide finanzieren und damit Trassenpreise niedrig halten.
- Eine eng gefasste Definition der direkten Kosten nutzen (Definition steht noch aus) und Zuschläge („mark-ups“) an der Markttragfähigkeit orientieren (zu definieren), also dem intermodalen Wettbewerb, ausrichten.
- Internationale Verbindungen besser berücksichtigen.
- Viele regulatorische und ökonomische Fragen, die aber im Endeffekt von politischen Verteilungsentscheidungen abhängen.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

FRAGEN & DISKUSSION



SNCF
WIEN
30 SEPTEMBER 2014

