

Marktaufschläge 2018 und 2019

Bescheid der Schienen-Control Kommission

Inhalt

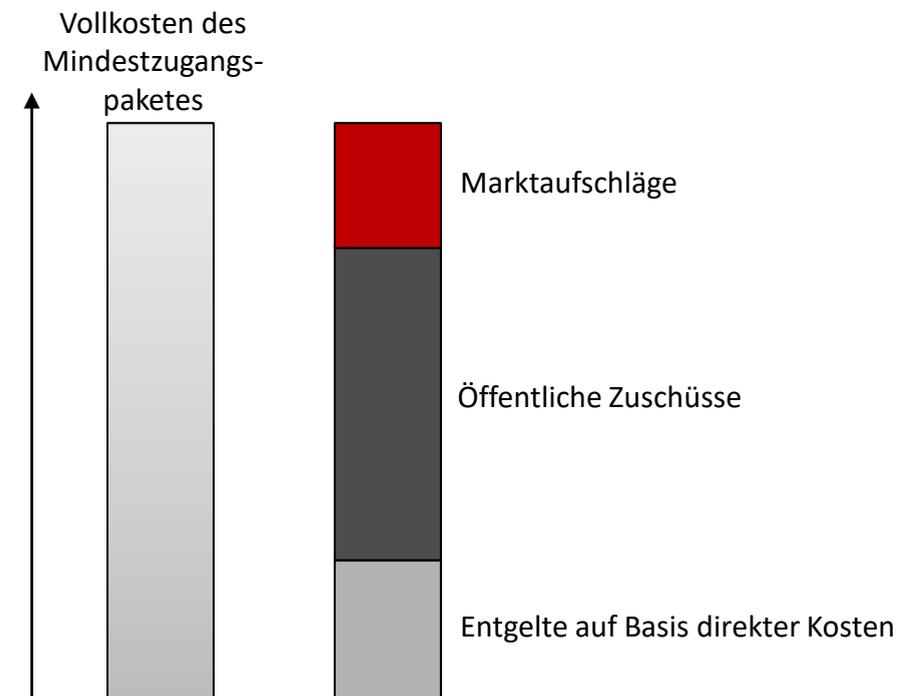
- Einleitung
- Vorgangsweise bei der Ermittlung der Aufschläge
- Marktsegmentierung
- Bestimmung der Markttragfähigkeit
- Ermittlung der Aufschläge mittels Ramsey-Boiteux Modell

Einführung

- Bis 2017: Entgelte auf Basis der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten
- Mit Fahrplanjahr 2018: Änderung der Entgeltermittlung durch ÖBB-Infrastruktur AG:
 - Erstmalige Anwendung Durchführungsverordnung (DVO) 2015/909
„Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“
 - Zusätzlich Beantragung von Marktaufschlägen
- Intensives Ermittlungsverfahren unter Beiziehung mehrerer Sachverständiger
- Schienen-Control Kommission (SCK) genehmigt Aufschläge für 2018 und 2019 mit Bescheid

Kostendeckung des Infrastrukturbetreibers

- Schieneninfrastruktur ist ein natürliches Monopol
- Festsetzung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten als beste Lösung (best prices)
- Folge für Infrastrukturbetreiber:
Nur Teil der Vollkosten für das
Mindestzugangspaket (Zugtrasse) gedeckt
- Deckung verbleibender Kosten
(teilweise) durch öffentliche Zuschüsse
- Deckung allfälliger übriger Kosten durch
Marktaufschläge gem § 67d EisbG
(second best prices)



Berechnung der Aufschläge

Drei Möglichkeiten zu Berechnung von Aufschlägen (second best prices):

- Preis auf Durchschnittskostenniveau:
 - Übrige Kosten dividiert durch Anzahl der Leistungen

- Nichtlineare Tarife (Two-Part Tariffs):
 - Mengenrabatte
 - Zutrittspreise plus Preis je Einheit

- Ramsey Preise:
 - Preise für unterschiedliche Marktsegmente auf Basis von Elastizitäten

Vorgangsweise für Aufschläge

1

Segmentierung des Marktes in Marktsegmente

2

Berechnung der direkten Kosten je Marktsegment

3

Bestimmung der Markttragfähigkeit je Marktsegment

a) Ermittlung der Endkundenelastizität

b) Berücksichtigung der Kostenstruktur der Verkehrsdienste

c) Beachtung der Durchreichquote

4

Festlegung des Deckungsbeitragszieles

5

Berechnung der Aufschläge mittels Ramsey-Boiteux Modell

6

Berücksichtigung von Obergrenzen für Entgelte und Aufschläge

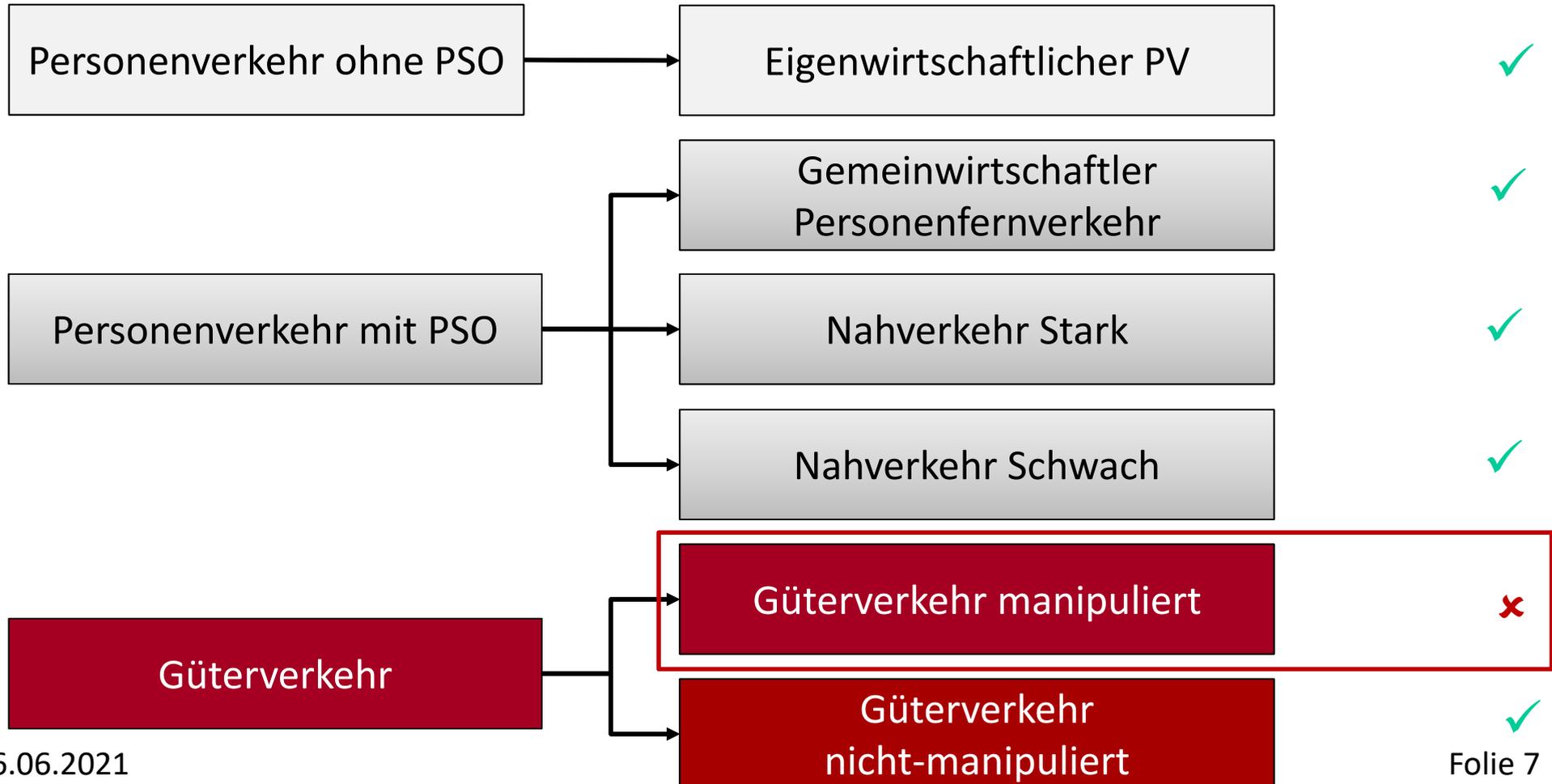
Marktsegmentierung

Gesetzliche Mindestvorgaben

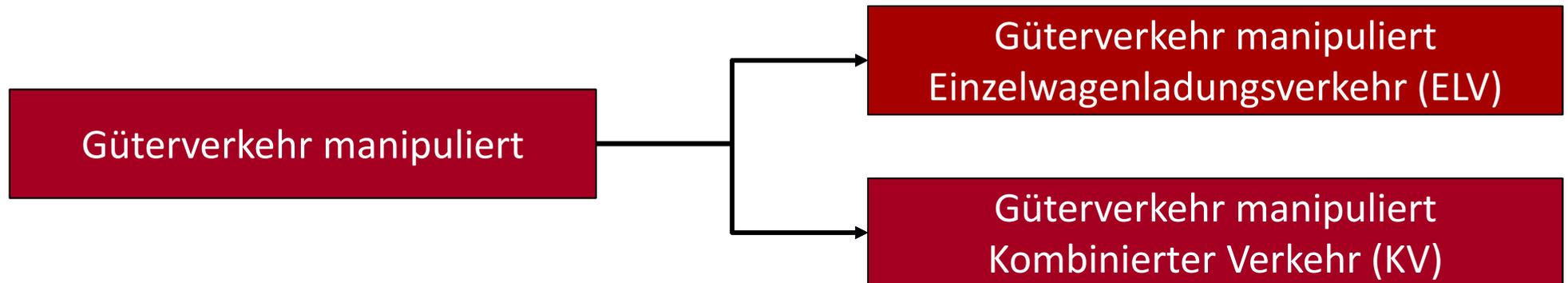
Antrag der

ÖBB-Infrastruktur AG

Entscheidung der
SCK



Marktsegmentierung Güterverkehr



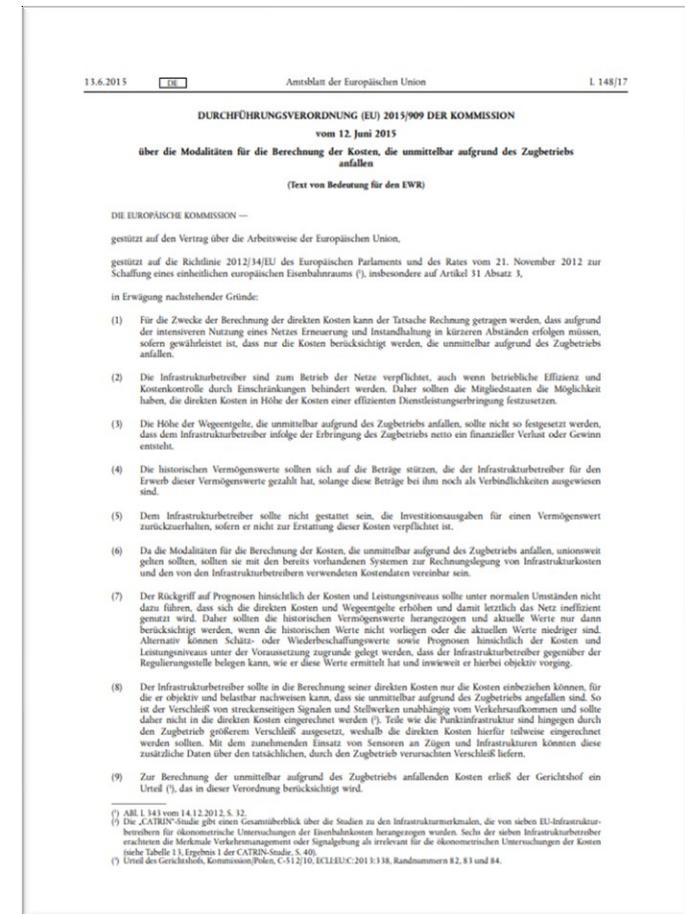
- Unterschiede in der Produktion
- Klare Abgrenzung zum Marktsegment Güterverkehr nicht-manipuliert
- Gute Abgrenzbarkeit zwischen ELV und KV
- Unterschiedliche Markttragfähigkeiten für die Märkte des ELV und des KV
- Beschluss SCK: Einführung von Sub-Marktsegmenten

Marktsegmente, die keinen Aufschlag tragen können

- Prüfung der Tragfähigkeit
- Ausnahme zweier Marktsegmente von den Aufschlägen:
 - Einzelwagenladungsverkehr
 - Kombiniertes Verkehr
- Begründung für den Ausschluss von den Aufschlägen:
 - Verkehre erhalten Zuschüsse
 - Entwicklung der Verkehrsmengen
 - Wettbewerbssituation gegenüber dem Straßenverkehr

Ermittlung der direkten Kosten

- Ermittlung und Modulation der direkten Kosten:
 1. Ermittlung der direkten Kosten für das Gesamtnetz
 2. Modulation der direkten Kosten für technische Zugklassen (Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr)
 3. Berechnung der direkten Kosten je Marktsegment
- Die direkten Kosten wurden von zwei Sachverständigen geprüft



Markttragfähigkeit

- Bestimmung der Markttragfähigkeit über die (Nachfrage-)Elastizität
- Elastizität (ε) misst die Veränderung der nachgefragten Menge (Q) bei einer Änderung des Preises (P):
 - Hohe Elastizität: Starke Änderung der Nachfrage bei einer Preisänderung
 - Niedrige Elastizität: Niedrige Änderung der Nachfrageänderung bei einer Preisänderung

$$\varepsilon = \frac{\frac{\Delta Q}{Q}}{\frac{\Delta P}{P}}$$

- Markttragfähigkeit wird als Kehrwert der Elastizität verstanden:

$$\text{Markttragfähigkeit (MTF)} = \frac{1}{\varepsilon}$$

Bestimmung der Elastizitäten 1/2

- Abgestellt wird auf Elastizität der Endkunden (Passagiere und Versender):
 - Beachtung von Kostenstruktur der Verkehrsdienste
 - Berücksichtigung der Durchreichquote

$$\text{Markttragfähigkeit (MTF)} = \frac{1}{\varepsilon * \text{Kostenstruktur} * \text{Durchreichquote}}$$

- Erhebung der Elastizitäten:
 - Zu Beginn: Ableitung mittels Meta-Studie und eines Scoring-Modells
 - Dann: Erhebung von Marktdaten (Primäranalyse)
- Die SCK zog die Daten der Primäranalyse heran

Bestimmung der Elastizitäten 2/2

- Kostenstruktur der Verkehre:
 - Weegeentgelte machen nur Teil der Kosten des Verkehrs aus
 - Fehlende Berücksichtigung der Kostenstruktur:
 - Hohe Nachfrageänderungen
 - Verzerrungen

- Durchreichquote:
 - An Endkunden weitergegebener Anteil von Entgelterhöhung/-senkungen
 - Im Modell: Annahme einer Durchreichquote von 100 %

Deckungsbeitragsziel

- Durch Aufschläge zu deckender Betrag
 - Einnahmziel (geplante Einnahmen aus Entgelten) abzüglich Einnahmen auf Basis der Entgelte aus direkten Kosten
 - Sicherstellung des Deckungsbeitragsziels durch Konstante k

Ramsey-Boiteux Modell 1/4

- Ramsey-Preise als zweitbeste Lösung (second best prices)
- Begutachtung des beantragten Ramsey-Boiteux Modells durch Sachverständigen
 - Vorgenommene Änderungen:
 - Berechnung Marktaufschläge auf Entgelte der direkten Kosten
 - Berücksichtigung von Mengeneffekten
- Die folgenden Darstellungen beziehen sich auf das geänderte Modell

Ramsey-Boiteux Modell 2/4

- Das Ramsey-Boiteux Modell ermittelt die Höhe der Aufschläge anhand:
 - Markttragfähigkeiten/Elastizitäten der einzelnen Marktsegmente
 - Direkten Kosten je Marktsegment

$$\text{Aufschlag} = \frac{\text{direkte Kosten}}{1 - k * \frac{1}{|\varepsilon * \text{Kostenstruktur} * \text{Durchreichquote}|}} - \text{direkte Kosten}$$

- Anwendung der Formel für alle markttragfähigen Marktsegmente führt zu folgendem Optimierungsmodell

Ramsey-Boiteux Modell 3/4

$$\begin{aligned}
 \text{Deckungsbeitragsziel} = & \left(\frac{c_{EW\ PV}}{1 - r_{TF\ EW\ PV}^k} - c_{EW\ PV} \right) * \left(ZTrkm_{Geplant,EW\ PV} - \right. \\
 & \left. ZTrkm_{Geplant,EW\ PV} * \frac{\frac{c_{EW\ PV}}{1 - r_{TF\ EW\ PV}^k} - p_{IBE,EW\ PV}}{p_{IBE,EW\ PV} * r_{TF\ EW\ PV}} \right) + \left(\frac{c_{GW\ PFV}}{1 - r_{TF\ GW\ PFV}^k} - c_{GW\ PFV} \right) * \\
 & \left(ZTrkm_{Geplant,GW\ PFV} - ZTrkm_{Geplant,GW\ PFV} * \frac{\frac{c_{GW\ PFV}}{1 - r_{TF\ GW\ PFV}^k} - p_{IBE,GW\ PFV}}{p_{IBE,GW\ PFV} * r_{TF\ GW\ PFV}} \right) + \\
 & \left(\frac{c_{NV\ Stark}}{1 - r_{TF\ NV\ Stark}^k} - c_{NV\ Stark} \right) * \left(ZTrkm_{Geplant,NV\ Stark} - ZTrkm_{Geplant,NV\ Stark} * \right. \\
 & \left. \frac{\frac{c_{NV\ Stark}}{1 - r_{TF\ NV\ Stark}^k} - p_{IBE,NV\ Stark}}{p_{IBE,NV\ Stark} * r_{TF\ NV\ Stark}} \right) + \left(\frac{c_{NV\ Schwach}}{1 - r_{TF\ NV\ Schwach}^k} - c_{NV\ Schwach} \right) * \\
 & \left(ZTrkm_{Geplant,NV\ Schwach} - ZTrkm_{Geplant,NV\ Schwach} * \frac{\frac{c_{NV\ Schwach}}{1 - r_{TF\ NV\ Schwach}^k} - p_{IBE,NV\ Schwach}}{p_{IBE,NV\ Schwach} * r_{TF\ NV\ Schwach}} \right) + \\
 & \left(\frac{c_{GV\ nman}}{1 - r_{TF\ GV\ nman}^k} - c_{GV\ nman} \right) * \left(ZTrkm_{Geplant,NV\ Schwach} - ZTrkm_{Geplant,GV\ nman} * \right. \\
 & \left. \frac{\frac{c_{GV\ nman}}{1 - r_{TF\ GV\ nman}^k} - p_{IBE,GV\ nman}}{p_{IBE,GV\ nman} * r_{TF\ GV\ nman}} \right)
 \end{aligned}$$

Ramsey-Boiteux Modell 4/4

- Berücksichtigung der Obergrenzen „Antragsbindung“ und „Bindung der SNNB“:
 - Gesamtentgelte \leq in SNNB veröffentlichte Werte
 - Aufschläge \leq beantragt

- Entgelte und genehmigte Aufschläge Fahrplanjahr 2018

| | Fahrplanjahr 2018 | | | |
|------------|-------------------|-----------|---------------|---------------|
| | je Zug-km (EUR) | | | je Btkm (EUR) |
| | Direkte Kosten | Aufschlag | Gesamt Zug-km | |
| EW PV | 0,806 | 0,727 | 1,533 | 0,001743 |
| GW FV | 0,806 | 0,822 | 1,628 | 0,001743 |
| NV stark | 0,948 | 0,855 | 1,803 | 0,002877 |
| NV schwach | 0,948 | 0,630 | 1,578 | 0,002877 |
| GV man KLV | 0,848 | | 0,848 | 0,001486 |
| GV man EWV | 0,848 | | 0,848 | 0,001486 |
| GV nman | 0,848 | 0,732 | 1,58 | 0,001486 |
| Dienstzüge | 0,848 | | 0,848 | 0,001486 |

Abschließende Bemerkungen

- Weitere Inhalte des Bescheids:
 - Sonstige Erlöse
 - Diverse Rechtsfragen

- Status Quo:
 - Rechtsmittel von zwei Parteien eingebracht
 - Verfahren bei Bundesverwaltungsgericht anhängig

- Ausblick:
 - Fortführung der Entgelterhebungssystematik

Download des Bescheides unter: Marktaufschläge 2018 und 2019



Schienen-Control Kommission

Mit RSb

An die
Ö [REDACTED], vertreten durch
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien
T: +43 1 5050707
office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010

BESCHIED

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. als weitere Mitglieder über die Anträge der Ö [REDACTED] auf Genehmigung von Aufschlägen gem § 67d Abs 6 EisebG zum Weegeentgelt 2018 und 2019 sowie im Wettbewerbsüberwachungsverfahren zu den direkten Kosten der Ö [REDACTED] zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- 1) Den Anträgen der Ö [REDACTED] auf Genehmigung von Marktaufschlägen für die Netzfahrplanperiode 2018 wird mit der Maßgabe stattgegeben, dass die folgenden Aufschläge zu den Weegeentgelten genehmigt werden: