

Marktaufschläge 2018 und 2019

Bescheid der Schienen-Control Kommission

Inhalt

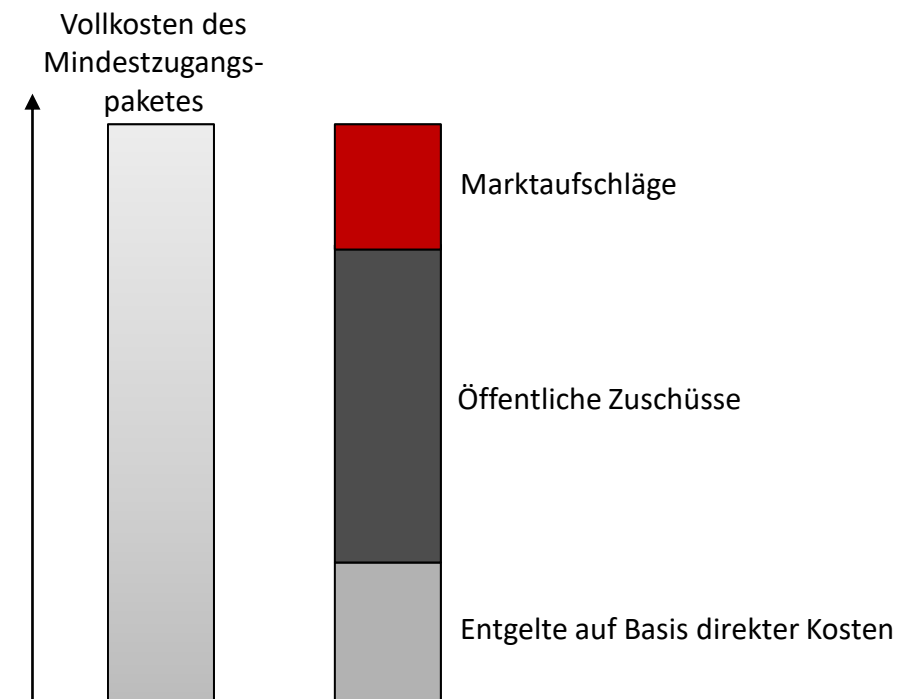
- Einleitung
- Vorgangsweise bei der Ermittlung der Aufschläge
- Marktsegmentierung
- Bestimmung der Markttragfähigkeit
- Ermittlung der Aufschläge mittels Ramsey-Boiteux Modell

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

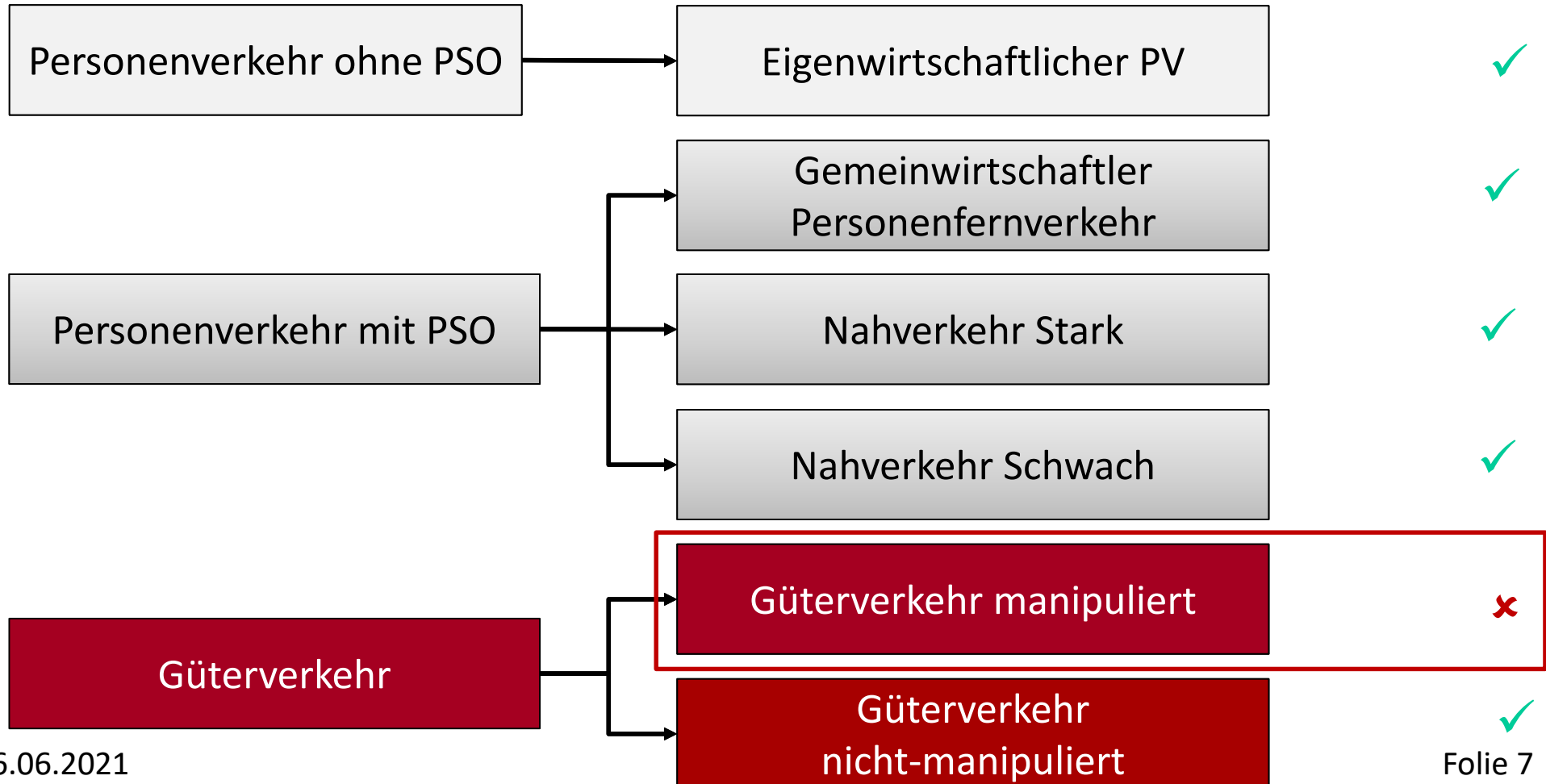
Marktsegmentierung

Gesetzliche Mindestvorgaben

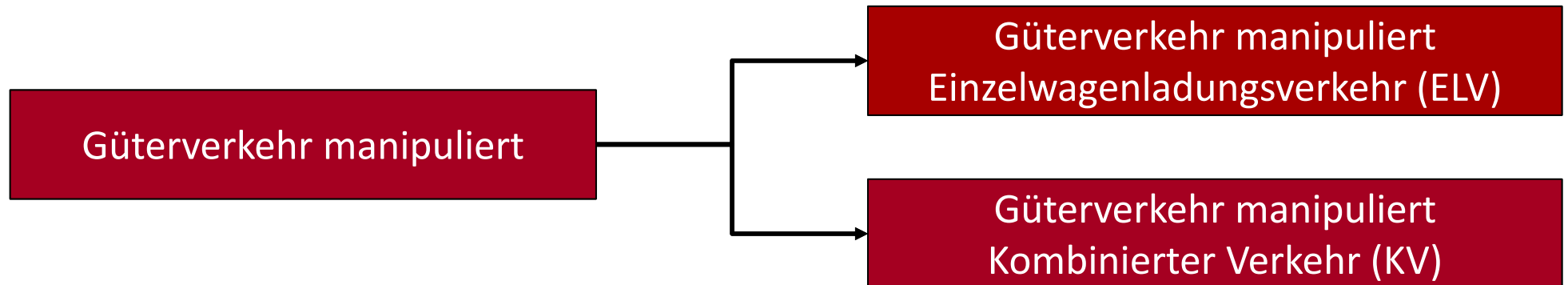
Antrag der

ÖBB-Infrastruktur AG

Entscheidung der
SCK



Marktsegmentierung Güterverkehr



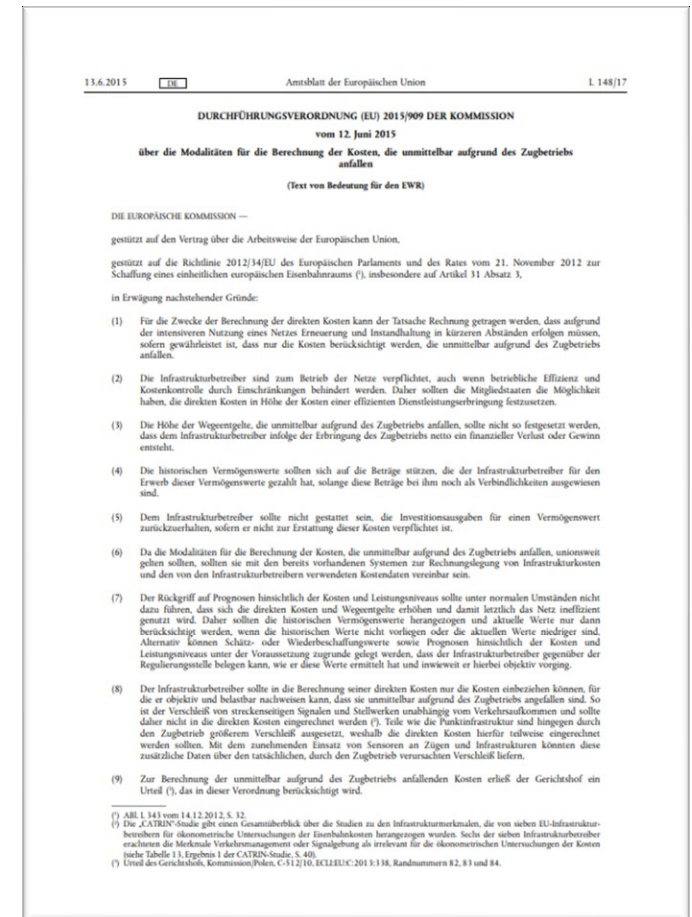
- Unterschiede in der Produktion
- Klare Abgrenzung zum Marktsegment Güterverkehr nicht-manipuliert
- Gute Abgrenzbarkeit zwischen ELV und KV
- Unterschiedliche Markttragfähigkeiten für die Märkte des ELV und des KV
- Beschluss SCK: Einführung von Sub-Marktsegmenten

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

BESCHEID

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: