



Bundesnetzagentur

Entgeltregulierung in Deutschland

Prof. Dr. Karsten Otte, Leiter Eisenbahnregulierung
Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehr -
Entgeltregulierung

Wien, 30.09.2014



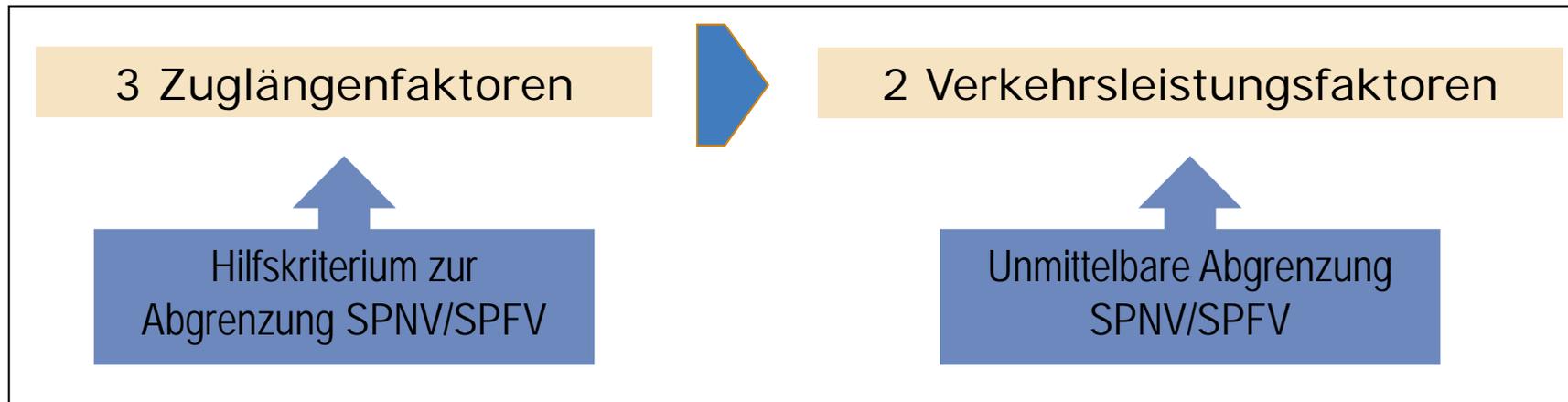
www.bundesnetzagentur.de



- Regulierung der Stationsentgelte
- Kapazitätssteuernde Elemente am Beispiel der HPA
- Wandel des Anlagenpreissystems der DB Netz AG
- Regulierung der Trassenentgelte der DB Netz AG
 - Entgeltstruktur
 - Entgelthöhe



- Vom SPS 2011 zum SPS 2013:



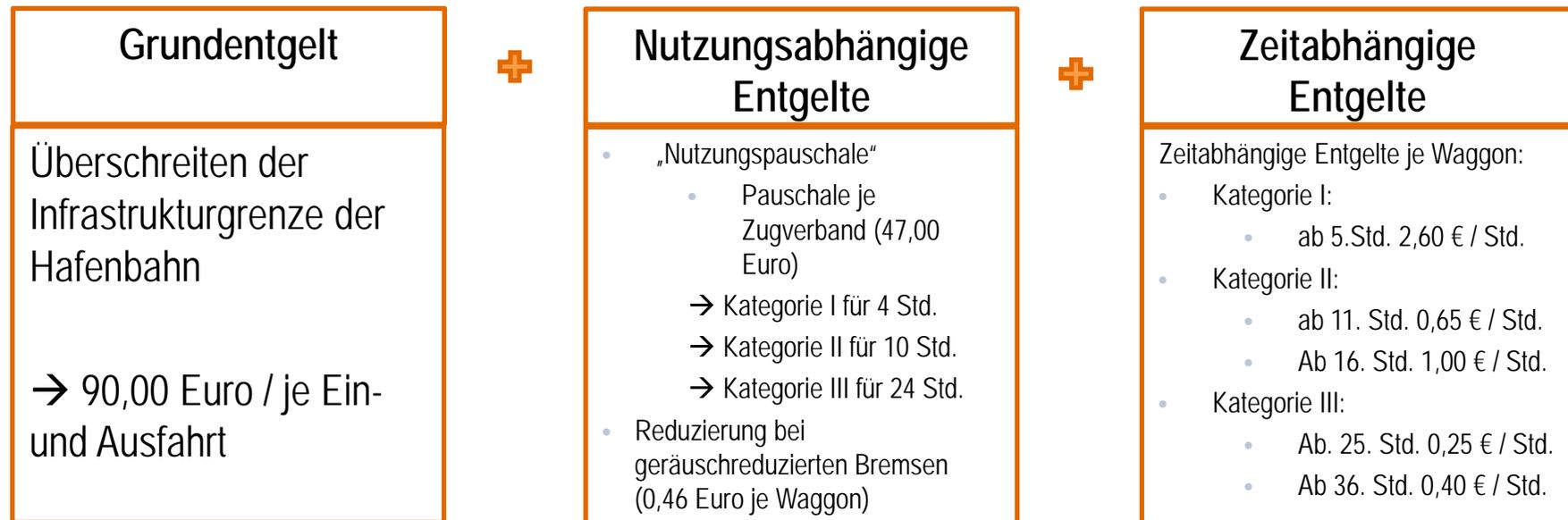
- Merkmale des aktuellen Stationspreissystems:
 - Preisdifferenzierung nach Aufgabenträgergebieten
 - Sieben Stations-Kategorien
 - Kostenbasierte Kalkulation auf Basis der Kosten der drei vergangenen Jahre
 - Arbeitsgruppe zum Anreizsystem an Stationen



- Aktuelle / zukünftige Entwicklungen:
 - Der Verkehrsleistungsfaktor (VLF) ist zwar seit 2013 in Kraft, allerdings in einer vorläufigen Form
 - Im SPNV ist der Grundpreis zu entrichten (1,0)
 - Im SPNV gilt der VLF von derzeit 2,4
 - September 2014: Abschluss einer ergänzenden Vereinbarung, dass die Übergangslösung von 2,4 noch bis Ende 2015 gilt
 - Bis Mitte 2015: Arbeiten an der Entwicklung eines originären VLF (Kosten / Markttragfähigkeit)
- Prüfung des Stationspreissystems nach Abschluss der TPS-Prüfung geplant



■ Beispiel: Systematik des Entgeltsystems der Hamburger Hafenbahn (HPA)



Vorteil der Bepreisung:

- Optimale Ausnutzung der Infrastruktur durch Schaffung von Anreizen zur Kurzzeitnutzung im Bereich der Entgelte
- BNetzA sieht HPA-Preissystem als Modell auch für andere hochbelastete Infrastrukturen



■ Vorhandene Anlagen:

<u>Zugbildung und -auflösung</u> Rangierbahnhöfe	<u>Ab- und Bereitstellung</u> „APS-Gleise“ (ca. 20.000)	<u>Be- und Entladung</u> Ladestraßen, Ladegleise, Laderampen	<ul style="list-style-type: none">• Zuführungsgleise• Zusatzausstattung (z. B. Gleiswaage, Elektrant)
---	---	---	--

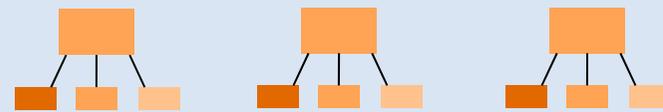
■ Das Anlagenpreissystem im Wandel:

Bis 13.12.2014:

- Bei Gleisanmietung meterscharfe Abrechnung
- Berücksichtigung Oberleitung / Weichenanbindung
- 10 % Rabatt bei ganzjähriger ununterbrochener vertraglicher Bindung

Ab 14.12.2014:

- Jeweils drei Kategorien:



- Übersichtlichkeit wird erhöht
- Dafür weniger Differenzierungen – BNetzA behält sich weitere Prüfung vor



Betreiber von Schienenwegen - Entgeltstruktur

§ 14 Abs. 4 Satz 2 und 3 AEG

² Hierbei können sie Aufschläge auf die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, erheben, wobei sowohl je nach den Verkehrsleistungen SPfV, SPNV oder SGV als auch nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen differenziert werden kann und die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs, zu gewährleisten ist.

³ Die Höhe der Entgelte darf jedoch im Fall des Satzes 2 bezogen auf ein Marktsegment nicht die Kosten, die jeweils unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, übersteigen.

→ „Basispreis“ bzw. Grenzkosten

→ Einheitlicher Aufschlag je Verkehrsart oder Marktsegment und Berücksichtigung der Markttragfähigkeit

→ Marktausschlussverbot von Marktsegmenten, die mindestens die Grenzkosten tragen können



Entgeltstruktur

- Das TPS der DB Netz AG ist über die Jahre gewachsen und hat an Komplexität zugenommen.
- Durch die vielen einzelnen Entgeltkomponenten ergibt sich insgesamt ein sehr komplexes Entgeltbildungssystem, das durch seine Vielschichtigkeit zwar Einzelfallgerechtigkeit suggeriert, diese jedoch aufgrund der mangelnden sachlichen Herleitung kaum zu bieten vermag.
- Im Rahmen der turnusgemäßen Änderungen der SNB erfolgten seitens der DB Netz AG bereits häufiger auch Änderungen des TPS.
- Bisher wurden nur ausgewählte Bestandteile des Trassenpreissystems der DB Netz AG in Einzelverfahren geprüft.
- Dieses ist über die Jahre gewachsen und hat an Komplexität zugenommen.

→ Die Bundesnetzagentur sieht an einigen Stellen des Trassenpreissystems erheblichen Nachbesserungsbedarf und strebt an, diese Punkte im Rahmen einer gesamtheitlichen Prüfung des TPS aufzurollen.



Grenzkosten

- Die **RL 2012/34/EU** hat die bereits bestehende Regelung zur Entgeltbildung auf Basis von Grenzkosten (direct costs) manifestiert und durch einen zwingend vorgesehenen Durchführungsrechtsakt gestärkt.
- Von Seiten der **IRG-Rail** gibt es bereits ein Positionspapier aus Oktober 2013, das auf die wesentlichen Aspekte der Grenzkostenbildung hinweist und die Diskussion zur Einführung eines Durchführungsrechtsaktes begleitet.
- Wichtig ist insbesondere aus deutscher Sicht, dass der **Durchführungsrechtsakt** sich in das Gefüge der Entgeltbildung – der Aufschlagsbildung – einfügt. Wir sind der Meinung, dass Grenzkosten nur marktsegmentspezifisch gebildet und nicht weiter untergliedert werden sollten.
- Die **Berechnung** von Grenzkosten ist anspruchsvoll. Insbesondere die Abgrenzung zwischen variablen und fixen Kosten (insbesondere maintenance and renewals) wird herausfordernd sein. Hier erhoffen wir Klarstellungen durch den Durchführungsrechtsakt.



Marktsegmente

- In der RL 2012/34/EU wird erstmals ein Kriterium für die Marktsegmentierung aufgestellt, jedoch weichen die Sprachfassungen der Richtlinie voneinander ab.

Art. 32 Abs. 1: „...Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je nach **Art der Güter- oder Personenbeförderung** weiter untergliedern...“. In der englischen Fassung heißt es hingegen: „...Infrastructure managers may further distinguish market segments according to **commodity or passengers transported**...“.

- Hinzu kommen „Muster-Marktsegmente“ gemäß Anhang VI, die ebenfalls zu einer Vereinheitlichung der europäischen Diskussion führen werden.
- Die Marktsegmentierung erfolgt zur Abgrenzung von Teilmärkten mit dem Ziel der unterschiedlichen Bildung von Vollkostendeckungsaufschlägen nach Art. 32 Abs. 1. Da die Bildung der Aufschläge um die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Marktsegmente zu gewährleisten die Preiselastizität der Marktsegmente in Blick nimmt, spricht vieles dafür, die beförderten Güter bzw. die beförderten Passagiere differenziert zu betrachten – nicht die Art der Beförderung. Im Personenverkehr werden die Beförderungszwecke die Preiselastizitäten maßgeblich differenzieren.
- Herausfordernd ist, dass aus Infrastrukturbetreibersicht häufig ein Informationsdefizit bezüglich der Transportzwecke vorliegt.



Markttragfähigkeit

- Da die Bildung der Aufschläge nach Art. 32 Abs. 1 erfolgt, um die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Marktsegmente zu gewährleisten, hat die Entgeltbildung nach der Ramsey-Formel zu erfolgen.

Unter der Nebenbedingung einer (Voll-)Kostendeckung muss für jedes Marktsegment ein Preis so gesetzt werden, dass der relative Preisaufschlag auf die Grenzkosten (direkte Kosten) umgekehrt proportional zum Betrag der Preiselastizität der Nachfrage des Marktsegments ausfällt.

- Die relative Gegenüberstellung der Reaktionen der einzelnen Marktsegmente lässt dann Rückschlüsse auf die Tragfähigkeit der Marktsegmente zu: Vergleichsweise unelastischere Marktsegmente können einen höheren prozentualen Aufschlag auf ihre marktsegmentspezifischen Grenzkosten (direkten Kosten) tragen, wohingegen bei vergleichsweise elastischeren Reaktionen nur geringere prozentuale Aufschläge auf die entsprechenden Grenzkosten (direkten Kosten) möglich sind.
- Die exogen gegebene Preiselastizität der Nachfrage ist dabei u.a. Ausdruck des intermodalen Wettbewerbs.
- Herausfordernd ist auch hier, dass die Bestimmung der Elastizitäten eine hohe Informationsdichte (beim IM) voraussetzt. Hinzu kommt die Frage des Umgangs mit öffentlich finanzierten Eisenbahnverkehren.



Entgelthöhen

- Gemäß § 21 Abs. 7 AEG teilt die DB Netz AG der Bundesnetzagentur jährlich die für die kommende Fahrplanperiode geplanten Entgelthöhen mit.
- Bisher beschränkte sich die Prüfung auf ausgewählte Teilaspekte der Mitteilung.
- Es wurden tendenziell eher kalkulatorische Zusammenhänge und Datenquellen der mitgeteilten Darlegung der Übereinstimmung der Entgeltfestsetzung mit den Vorgaben des Eisenbahnrechts überprüft.
- Hierbei wurde sich auf die (teilweise) aggregierten Zahlen der DB Netz AG verlassen, eine tiefgehende Prüfung des Zahlenmaterials erfolgte nicht.
- Der Änderung der Liste der Entgelte wurde bisher nicht widersprochen.

→ Nach Abschluss der Überlegungen zur zulässigen Höhe der Kapitalkosten im Eisenbahninfrastrukturmarkt soll nun eine umfangreiche und tiefgehende Prüfung der Entgelthöhen vorbereitet werden.



Entgelthöhenprüfung DB Netz AG (1)

- Ausgangspunkt: Erhebungsbogen vom 31.08.12
 - Abgrenzung der Kosten der Pflichtleistungen aus unternehmensinternen Rechnungswesen
 - Verpflichtung zur Befüllung durch Bescheid vom 24.05.12

- 3 Prüfungsschwerpunkte
 1. Abgrenzung regulierter / nicht regulierter Bereich
 2. Kostenbasis der Pflichtleistungen
 3. Kapitalbasis der Pflichtleistungen



Entgelthöhenprüfung DB Netz AG (2)

1. Abgrenzung regulierter / nicht regulierter Bereich
 - Prüfung der Überleitungsrechnung aus dem unternehmensinternen Rechnungswesen
 - Stand: weitestgehend abgeschlossen

2. Kostenbasis der Pflichtleistungen
 - Prüfung der unternehmensinternen Kostenrechnung
 - Stand: fortgeschrittener Status; Abschluss absehbar

3. Kapitalbasis der Pflichtleistungen
 - Prüfung der Bilanzpositionen zur Bestimmung der maximal zulässigen Kapitalverzinsung
 - Stand: Prüfung hat begonnen

- Ziel: Abschluss bis Ende 2014
 - Nicht dargelegte Positionen können nicht anerkannt werden; Schätzungen durch BNetzA möglich



Bundesnetzagentur

Prof. Dr. Karsten Otte
Leiter Eisenbahnregulierung

+49 228 7101

Karsten.Otte@BNetzA.de