



Trassenentgeltvorgaben nach RL 2012/34/EU

Elisabeth Hochhold

Europäische Kommission

GD Mobilität und Transport

Einheitlicher Europäischer Eisenbahnraum

Trassenentgeltregelungen im Recast

Kapitel IV, Abschnitt 2 - Wege- und Dienstleistungsentgelte

Artikel 29: Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten

Artikel 30: Fahrwegkosten und Rechnungsführung

Artikel 31: Entgeltgrundsätze

Artikel 32: Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen

Artikel 33: Entgeltnachlässe

Artikel 34: Ausgleichsregelungen für nicht angelastete Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten

Artikel 35: leistungsabhängige Entgeltregelung

Artikel 36: Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität

Artikel 37: Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen

Anhang VI: Anforderungen in Bezug auf Eisenbahninfrastrukturkosten und Zugangsentgelte

Recast vs. RL 2001/14

- Präzisierung bestehender Bestimmungen
 - zB. Markttragfähigkeitsprüfung, leistungsabhängige Entgeltregelung (vgl. Annex VI)
- einzelne Neuregelungen
 - zB. Differenzierung von Entgelten entlang von ERTMS Korridoren
- Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte

Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte

- Art. 31(3) – Berechnungsmodalitäten für direkte Kosten
- Art. 31(5) – Berechnungsmodalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen
- Art. 32(4) – Differenzierung der Trassenentgelte entlang von ERTMS-Korridoren
- Art. 35(3) – Verspätungskategorien für leistungsbezogene Entgeltberechnung

Grundregeln für Festsetzung und Erhebung von Trassenentgelten

- Transparenz durch Veröffentlichung in Schienennetznutzungsbedingungen
- Entgeltgrundsätze gleich für gesamtes Netz
- Verbot von Diskriminierungen
gleiche Gebühren für gleichartige Dienste
- Abgrenzung der Rolle der Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber

Entgeltraahmenregelungen vs. Festsetzung und Erhebung von Entgelten

Entgeltberechnung – Teil I

für Mindestzugangspaket und Infrastruktur zu Serviceeinrichtungen

- **Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen**
 - inkl. Kapazitätsfaktor f. überlastete Streckenabschnitte
 - differenziert nach Kosten umweltbezogener Auswirkungen
(n.b.: Erhöhung der Gesamterlöse/IM nur zulässig, wenn entspr. Anlastung auch für Straßengüterverkehr)
- Mittelwertberechnung zum Ausgleich/Schwankungen

Entgeltberechnung – Teil II

- Möglichkeit von Aufschlägen bis hin zu Vollkosten
 - soweit vom MS erlaubt und nur bei gegebener Markttragfähigkeit im Marktsegment
- Sonderregelungen
 - für ERTMS Korridore
 - für spezifische Investitionsvorhaben
 - für Güterverkehr von/nach Drittstaaten auf abweichender Spur

Sonderregelungen

- **ERTMS Korridore**
 - **Differenzierung der Trassenentgelte für Züge mit/ohne ETCS**
- Spezifische Investitionsvorhaben zur Steigerung der Effizienz oder Kostenwirksamkeit
 - Entgelte auf Basis langfristiger Kosten
- Güterverkehr von/nach Drittstaaten auf Infrastruktur mit abweichender Spurweite
 - Entgelte bis zur vollen Deckung der Kosten

Entgeltberechnung – Teil III

- **leistungsabhängige Entgeltbestandteile**
 - gemäß Vertrag IM – EVU (zB. Strafen, Boni)
- **Entgelt für Nichtnutzung von beantragter und zugewiesener Fahrwegkapazität**
 - **zwingend bei regelmäßiger Nichtnutzung**
 - optional in sonstigen Fällen
- **Nachlässe**
 - max. in Höhe eingesparter VwKosten/IM;
 - Ausnahme: zeitl. begrenzte Nachlässe zur Förderung neuer Verkehrsdienste oder Nutzung von Strecken mit niedriger Auslastung

Mindestzugangspaket

- Bearbeitung von Kapazitätsanfragen
- Nutzung von Schieneninfrastruktur
- Signalisierung, Verkehrslenkung, Abfertigung, Kommunikation, Bereitstellung von Informationen zu Zugbewegungen
- Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom
- Alle anderen zur Durchführung bzw. Funktion des Verkehrsdienstes erforderlichen Informationen
- Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen

DurchführungsVO - direkte Kosten

Grundlage

- Studien (GRACE, CATRIN, etc.)
- EuGH-Urteile, v.a.

- C-512/10 Kommission gegen Polen

direkte Kosten dürfen keine Kosten enthalten, die nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen (zB. Finanzierungskosten, Abschreibung, Gemeinkosten)

Kosten für Signalsicherung, Verkehrsverwaltung, Instandhaltung und Reparaturen sind teilweise aufgrund des Zugbetriebes anfallend

- C- 152/12 Kommission gegen Bulgarien

Negativliste (Auszug)

- Kosten, für die IM keine Zahlungen entrichtet hat
- netzwerkweite Gemeinkosten wie Gehälter und Pensionen
- Kosten für Erwerb, Altlastensanierung, Pacht/Miete von Grundstücken oder sonstigem Anlagevermögen
- Kosten für Erneuerung und Instandhaltung, die nicht durch Verschleiß/Zugbetrieb verursacht sind
- Kosten für Nutzung von Ausrüstung für Traktionsstrom, die nicht durch Verschleiß/Zugbetrieb verursacht
- Kosten für Bereitstellung von Information im Rahmen des Mindestzugangspaktes, wenn nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallend

Modalitäten: von den Vollkosten zu den gesamten direkten Kosten

Vollkosten

Schritt 1: - Kosten ohne Bezug zu Infrastrukturmanagement

Schritt 2: - Kosten ohne Bezug zu Mindestzugangspaket

Schritt 3: - durch Zuwendungen gedeckte Kosten

= *Vollkosten des Infrastrukturmanagements*

Schritt 4: - Kosten, die trotz zusätzlichem Zugbetrieb konstant bleiben

= *direkte Kosten pro Jahr*

Schritt 5: Anpassung entsprechend Zugcharakteristika

Schritt 6: zeitlich gemittelte Festsetzung der Entgelte gegen Schwankungen im Verkehrsaufkommen

DurchführungsVO – lärmabhängige Entgelte

Vorgaben aus Recast

- MS können lärmabhängige Trassenentgeltsysteme vorsehen
- Kommission muss Regelung für Differenzierung der Trassenentgelte nach Lärmemissionen festlegen
- Nationale Systeme müssen mit DurchführungsVO vereinbar sein
- Differenzierung von Gebühren soll Nachrüstung von Wagen mit Verbundstoffbremsen fördern
- keine unzulässige Wettbewerbsverzerrung oder Beschränkung/Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsektors

DurchführungsVO – lärmabhängige Entgelte

- Bonus für nachgerüstete Wagen verpflichtend
 - einheitlicher Mindestwert/Bonus
- optionaler Malus - max. bis zur Höhe des Bonus
- Zusätzliche Boni möglich für besonders geräuscharme Wagen und ganz leise Züge
- Laufzeit: 2016-2021
- Evaluierung 2018

Aufschläge bei Markttragfähigkeit

Vorgaben des recast

- optimale Wettbewerbsfähigkeit des Marktsegments
- Berücksichtigung der Produktivitätszuwächse/RU
- Effizient, transparent, nicht-diskriminierend
- dürfen die Nutzung der Infrastruktur durch Marktsegmente, die direkte Kosten und Rendite, die Markt tragen kann, nicht ausschließen
- Segmentierung des Marktes zur Prüfung der Markttragfähigkeit gem. Zugdienstpaaaren in Anhang VI
- Prüfung muss alle relevanten Marktsegmente umfassen, auch wenn zum Prüfzeitpkt. keine Verkehrsdienste in einem Segment

Prüfung der Markttragfähigkeit

- erfordert Prognose über Entwicklung des Marktes bei Einhebung eines Aufschlages
- Ausgangsüberlegung:
 - leeres oder schrumpfendes Marktsegment: vermutlich kein Aufschlag möglich
 - wachsendes Marktsegment: kann Aufschlag evt. tragen
- Mögliche Vorgehensweisen
 - Bestimmung von Preiselastizität unter Zuhilfenahme ökonomischer Modellierungen
 - Vergleich mit konkurrierendem Straßenverkehrssegment unter Einbeziehung von Preis- und Qualitätsfaktoren

DurchführungsVO – ERTMS Korridore

Vorgaben aus Recast

- zeitliche Übereinstimmung mit Zeitrahmen des ERTMS-Bereitstellungsplanes
- keine Änderung der Gesamterlöse des IM
- keine unzulässige Wettbewerbsverzerrung oder Beschränkung/Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsektors
- Anreize für EVUs zur Ausrüstung von Lokomotiven mit ETCS
- Folgenabschätzungsverfahren

Folgenabschätzungsverfahren

- Aufschlag für Züge, die nicht mit ETCS ausgerüstet sind auf mit ERTMS ausgestatteten Strecken
 - Malus fließt in Fonds zur Nachrüstung von Lokomotiven
- Nachlass in Höhe von max. 50% vom Wert der Nachrüstkosten für ETCS-ausgerüstete Züge
 - IM erhält Ausgleich für geleistete Bonuszahlungen durch öffentliche Zuwendungen
- Kombination von Bonus und Malus
 - durch Malus werden Bonuszahlungen ausgeglichen

Leistungsabhängige Entgeltbestandteile

Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung

Vereinbarung von IM und EVU

- Eckwerte für Leistung und Grenzwerte ab denen Zahlungen fällig werden (v.a. Dauer von Verspätungen)
- zB. Strafen und Entschädigungen für Störungen, Boni für überplanmäßige Leistung
- 9 Kategorien von Verspätungen inkl. Unterkategorien; Zuordnung idR nur zu 1 Kategorie
- delegierte Rechtsakte zur Anpassung/Verspätungskategorien
- spezielles Streitbeilegungssystem

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!