

Information über geplante Marktaufschläge im Wegeentgeltmodell 2022

(Stand 11. September 2020)

1. Anhängige Verfahren betreffend Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018, 2019, 2020 bzw. 2021

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat am 9. September 2016 die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mittels Veröffentlichung gemäß § 67d Abs 7 EisbG über das geplante Wegeentgeltmodell 2018 informiert.

Darin hat sie ihre Absicht kundgetan, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2018 (10. Dezember 2017) ein adaptiertes Wegeentgeltmodell einzuführen. Auch hat die ÖBB-Infrastruktur AG ausdrücklich darauf hingewiesen, dass

"die nachstehenden Informationen den aktuellen Planungsstand des Wegeentgeltmodells wiedergeben. Änderungen können sich insbesondere aufgrund der ausstehenden Entscheidungen seitens der Schienen-Control Kommission bzw. BMVIT ergeben." (Hervorhebungen hinzugefügt)

Derzeit liegen noch keine rechtskräftigen Entscheidungen über die Höhe der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018, 2019, 2020 bzw. 2021 vor. Diese können – worauf bereits 2016 hingewiesen wurde – Änderungen des Wegeentgeltmodells notwendig machen. Festzuhalten ist, dass die SCK die ÖBB-Infrastruktur AG in den Verfahren betreffend die Genehmigung von Marktaufschlägen für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 zu alternativen Berechnungen aufgefordert und angeregt hat, Eventualanträge nach Maßgabe vorläufiger Ermittlungsergebnisse in diesen Verfahren (im Wesentlichen Sachverständigengutachten) einzubringen. Dem ist die ÖBB-Infrastruktur AG durch Vorlage entsprechender Neuberechnungen und Stellung von Eventual- und Subeventualanträgen nachgekommen.

2. Für die Netzfahrplanperiode 2022 geplantes Vorgehen

Nunmehr steht das Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge in der Netzfahrplanperiode 2022 an. Die in Bälde erwarteten erstinstanzlichen Entscheidungen über die Höhe der Marktaufschläge für die Netzfahrplanperioden 2018 bzw. 2019 sowie 2020 können – ebenso wie die beantragte Entscheidung der Schienen-Control Kommission (SCK) für die Netzfahrplanperiode 2021 – daher noch Auswirkungen auf das geplante Wegeentgeltmodell für die Netzfahrplanperiode 2022 haben. Insbesondere können sich Änderungen bei der Marktsegmentierung, in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten bzw. den Marktaufschlägen für jedes einzelne EVU ergeben.

Um den vorläufigen Ermittlungsergebnissen in den anhängigen Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge in den Netzfahrplanperioden 2018 bzw. 2019 sowie dem dortigen Auftrag der SCK zur Neuberechnung sowie Anregung von Eventualanträgen Rechnung zu tragen, stellt die ÖBB-Infrastruktur AG für die Netzfahrplanperiode 2022 – wie bereits für die Netzfahrplanperiode 2021 - von vornherein eine Reihe von Eventual- und

Subeventualanträgen im Einklang mit den vorläufigen Ermittlungsergebnissen (im Wesentlichen Sachverständigenberichten) in den oben genannten Genehmigungsverfahren.

Darüber hinaus behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG für den Fall, dass die SCK oder deren Entscheidungen überprüfende Instanzen eine von Antrag, Eventual- und Subeventualanträgen für die Netzfahrplanperiode 2022 abweichende Entscheidung treffen sollten, explizit vor, auf dieser Grundlage (auch unterjährige) Änderungen hinsichtlich der tatsächlichen Weegeentgelthöhe für jedes Marktsegment in jede Richtung vorzunehmen, soweit dies rechtlich zulässig ist. Insbesondere können auch Änderungen in der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten („direkte Kosten“) bzw. der Marktaufschläge als Folge dieser Entscheidungen erforderlich werden.

Vor diesem Hintergrund plant die ÖBB-Infrastruktur AG wie folgt vorzugehen:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt grundsätzlich, auch aufgrund der ihr alleine obliegenden freien Methodenwahl, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2022 (12. Dezember 2021) **dasselbe Weegeentgeltmodell** anzuwenden wie in den vorangegangenen Jahren (vgl. SNNB 2018, SNNB 2019, SNNB 2020 und SNNB 2021 bzw. Kapitel 3. Unterpunkt a. unten). Diesem werden – wie schon für die Netzfahrplanperioden 2020 bzw. 2021 – Daten einer vorliegenden Primäranalyse des österreichischen Schienenverkehrsmarktes zugrundegelegt (z.B. Preiselastizität der Endkunden-Nachfrage; Anteil des Weegeentgelts an den Gesamtkosten der EVU).

3. Darstellung der Weagentgelte

Die Darstellung erfolgt in der Art und Weise, wie sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022 zu veröffentlichen wären, nämlich in €/Zugkilometer (Zugkilometerkomponente - bestehend aus direkten Kosten und Marktaufschlag) und €/Bruttotonnenkilometer (Bruttotonnenkilometerkomponente - bestehend aus den direkten Kosten).

a. Weagentgelt 2022 basierend auf dem derzeitigen Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen

Die nachstehend angeführten Weagentgelte ergeben sich auf Grundlage des Antrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom September 2020 an die SCK auf Genehmigung von Marktaufschlägen.

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Marktaufschläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente				(z)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,629	0,670	1,299
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,629	0,651	1,280
Nahverkehr stark	Zugkm	0,700	1,446	2,146
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,700	1,328	2,028
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,705	-	0,705
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,705	-	0,705
Dienstzug ¹	Zugkm	0,705	-	0,705
Bruttotonnenkilometerkomponente				(btk)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001965	-	0,001965
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001965	-	0,001965
Nahverkehr stark	Btkm	0,002763	-	0,002763
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002763	-	0,002763
Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001639	-	0,001639
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001639	-	0,001639
Dienstzug ²	Btkm	0,001639	-	0,001639

¹ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

² Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

b. Alternatives Wegeentgelt 2022 basierend auf den derzeitigen Eventual- und Subeventualanträgen zum Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen

Die nachstehend angeführten Wegeentgelte ergeben sich aus den Eventual- und Subeventualanträgen zum Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom September 2020 an die SCK auf Genehmigung von Marktaufschlägen. Sie kommen **ausschließlich** dann zum Tragen, wenn sie einer künftigen behördlichen Genehmigung von Marktaufschlägen zugrunde gelegt werden.

Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt- auf- schläge exkl. 20% USt	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente				(z)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,629	1,032	1,661
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,629	1,044	1,673
Nahverkehr stark	Zugkm	0,700	1,567	2,267
Nahverkehr schwach	Zugkm	0,700	0,910	1,610
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,705	-	0,705
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,705	0,431	1,136
Dienstzug ³	Zugkm	0,705	-	0,705
Bruttotonnenkilometerkomponente				(btk)
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001965	-	0,001965
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001965	-	0,001965
Nahverkehr stark	Btkm	0,002763	-	0,002763
Nahverkehr schwach	Btkm	0,002763	-	0,002763
Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001639	-	0,001639
Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001639	-	0,001639
Dienstzug ⁴	Btkm	0,001639	-	0,001639

Selbstverständlich sind alle EVU in ihren Planungen grundsätzlich frei. Da die ÖBB-Infrastruktur AG Änderungen der Höhe der Wegeentgelte nach Vorliegen einer rechtskräftigen Genehmigung der Marktaufschläge allerdings in jede Richtung für zulässig hält und höchstgerichtliche Judikatur zu dieser Frage nicht vorliegt, wird allen Eisenbahnverkehrsunternehmen nahegelegt, unter Anwendung des Grundsatzes der unternehmerischen Vorsicht die nach derzeitigem Wissenstand möglichen Abweichungen (jeweils in beide Richtungen) von dem unter Punkt 3.a. dargestellten Antrag in ihrer unternehmerischen Planung für die Netzfahrplanperiode 2022 in der Weise zu berücksichtigen, dass sie diesen jeweils das für sie höchste Wegeentgelt zugrunde legen, welches aus dem Antrag (siehe Punkt 3.a.) bzw. den Eventualanträgen (siehe Punkt 3.b.) für das betreffende Marktsegment ableitbar ist.

³ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

⁴ Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.