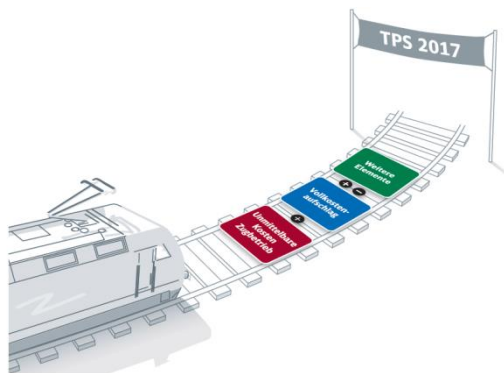


Weiterentwicklung Trassenpreissystem im neuen Rechtsrahmen



DB Netz AG

Mario Theis

Leiter Preise und Produkte

Berlin, 12.06.2015

Weiterentwicklung des TPS ist erforderlich, da über die EU RIL 2012/34 neue Anforderung an die Entgeltbildung gesetzlich fixiert wurden

Hintergrund Weiterentwicklung TPS



Ausgangssituation

- Seit Einführung im Jahr 2001 sind **Grundstrukturen** (Streckenategorie x Produktfaktor) **unverändert**
- Durch **EU Richtlinie 2012/34 Harmonisierung des europäischen Eisenbahnmarktes** hinsichtlich **Struktur** und **Vergleichbarkeit Infrastrukturentgelte**
- **Veränderter europäischer Rechtsrahmen** gemäß **RIL 2012/34**) bis 07/2015 in **nationales Recht** umzusetzen
- **Weiterentwicklung TPS** soll **Rechtskonformität** im **neuen europäischen Rechtsrahmen** nachhaltig sicherstellen

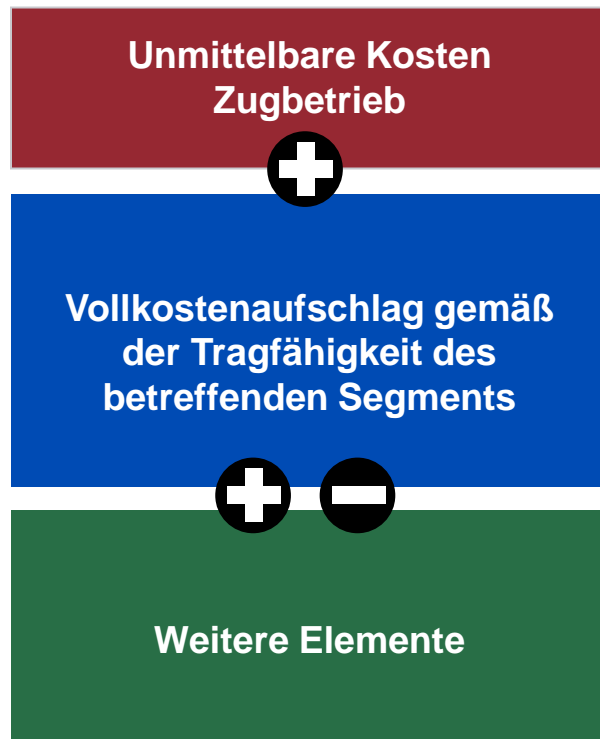
Grundlogik gemäß RIL 2012/34



Entgeltgrundsätze der EU-RIL 2012/34 geben Entgeltstruktur für zukünftige Trassenpreisbildung vor

Grundlogik EU RIL 2012/34

— Grundlogik EU-Recht



Unmittelbare Kosten des Zugbetrieb

- Zukünftige Preisuntergrenze
- Jeder Nutzer muss die Kosten tragen, die er unmittelbar verursacht

Vollkostenaufschlag

- Verbleibende Kosten werden zwischen allen Nutzern so aufgeteilt, dass die maximale Menge nachgefragt wird
- Zuschlaghöhe hat keinen Zusammenhang mit Leistungsumfang, sondern orientiert sich ausschließlich an Tragfähigkeit
- Für DB Netz AG zwingend erforderlich, um Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen
- Aufschlag darf kein Segment von Nutzung ausschließen

Umwelt-/Knappheitsaufschläge (optional)

- Zuschläge sollen im Gesetz vorgesehene Steuerungsanreize (z. B. Umwelt, Kapazität) erreichen

Zur Bemessung der Vollkostenaufschläge müssen zunächst Marktsegmente gebildet werden – EU Richtlinie enthält Vorgabe

Marktsegmentierung Vorgaben

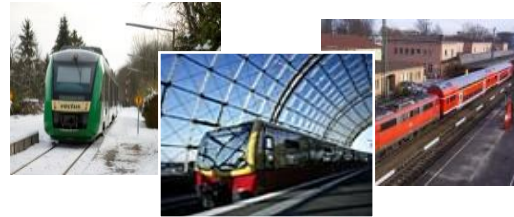


Ausgangssituation

- **EU Richtlinie** enthält **Vorgabe: Bemessung Vollkostenaufschlag auf Basis von Marktsegmenten**
- Im Rahmen der **Segmentierung mindestens Unterscheidung** zwischen **Nahverkehr**, **Fernverkehr** und **Güterverkehr**

Marktsegmentierung durch EIU

Nahverkehr



Fernverkehr



Güterverkehr



Innerhalb der Verkehrsarten weitere Segmentierung erlaubt, um die **Bedürfnisse des Eisenbahnmarktes bestmöglich widerzuspiegeln**

Im Nahverkehr werden die Segmente anhand der Aufkommensstärke und Verkehrszeit gebildet

Arbeitsstand nach Marktkonsultation

Marktsegmentierung SPNV



ERegG-Entwurf:
 Länder als
 Marktsegmente



Weitere Segmente: Leer-/Lokfahrt, Charter-/Nostalgieverkehre

*Am Wochenende Tag/Nacht Grenze 9:00 statt 6:00 Uhr

Im Fernverkehr werden die Segmente anhand der Aufkommensstärke, Durchschnittsgeschwindigkeit und Verkehrszeit gebildet

Marktsegmentierung SPFV

Arbeitsstand nach Marktkonsultation

	06:00-20:00 Uhr*	20:00-23:00 Uhr**	23:00-06:00 Uhr
Zug verkehrt zwischen Metropolbahnhöfen	<p>Metro Tag</p> 	<p>Basic</p> 	<p>Nacht</p> 
Zug verkehrt nicht zwischen Metropolbahnhöfen	<p>Basic</p> 		



Weitere Segmente: Leer-/Lokfahrt, Charter-/ Nostalgieverkehre

*Am Wochenende 09:00-20:00 Uhr

** Am Wochenende auch 06:00-09:00 Uhr

Im SGV werden anhand des Charakters der Verkehre die Segmente unterschieden

Marktsegmentierung SGV

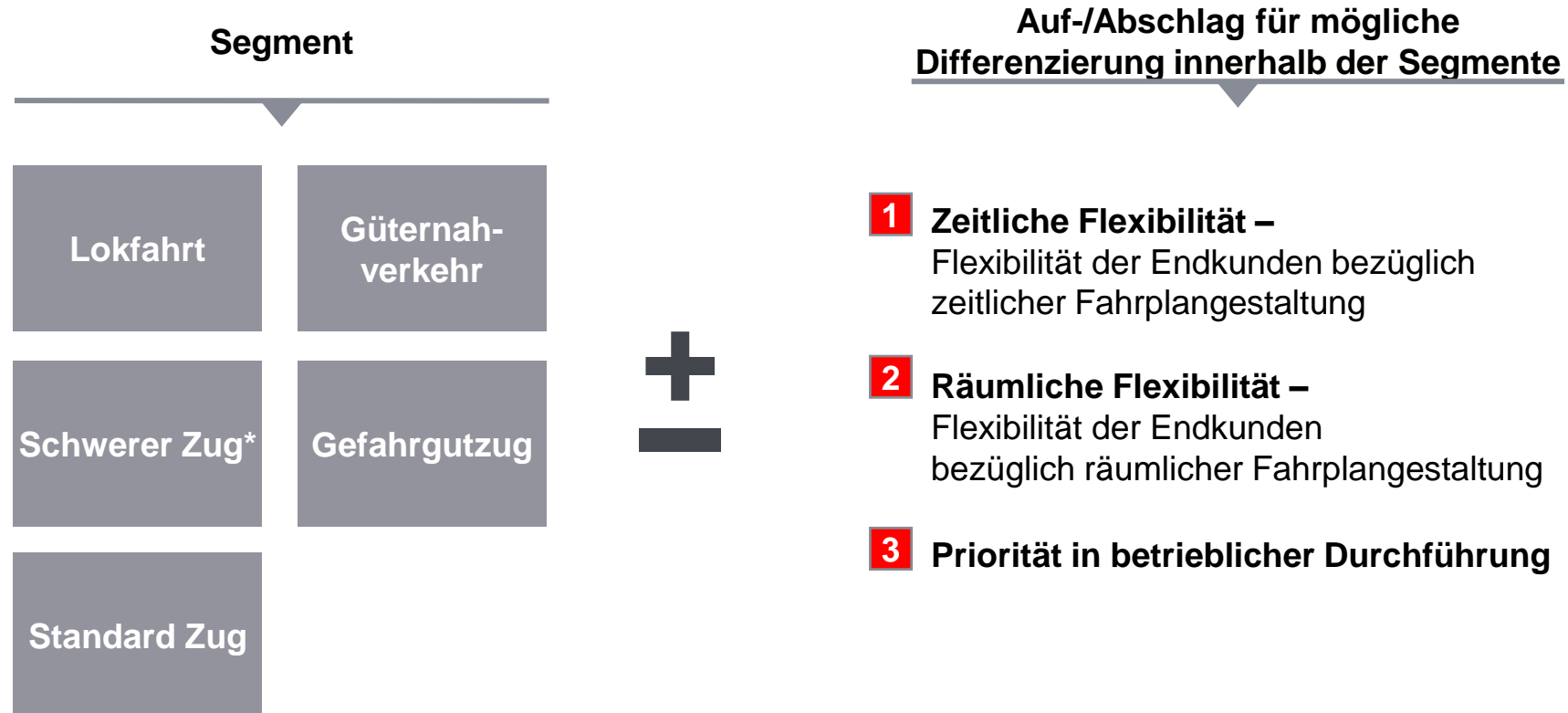
Arbeitsstand nach Marktkonsultation



Im SGV wird innerhalb der Marktsegmente nach Subsegmenten unterschieden

Geplante Entgeltgestaltung SGV

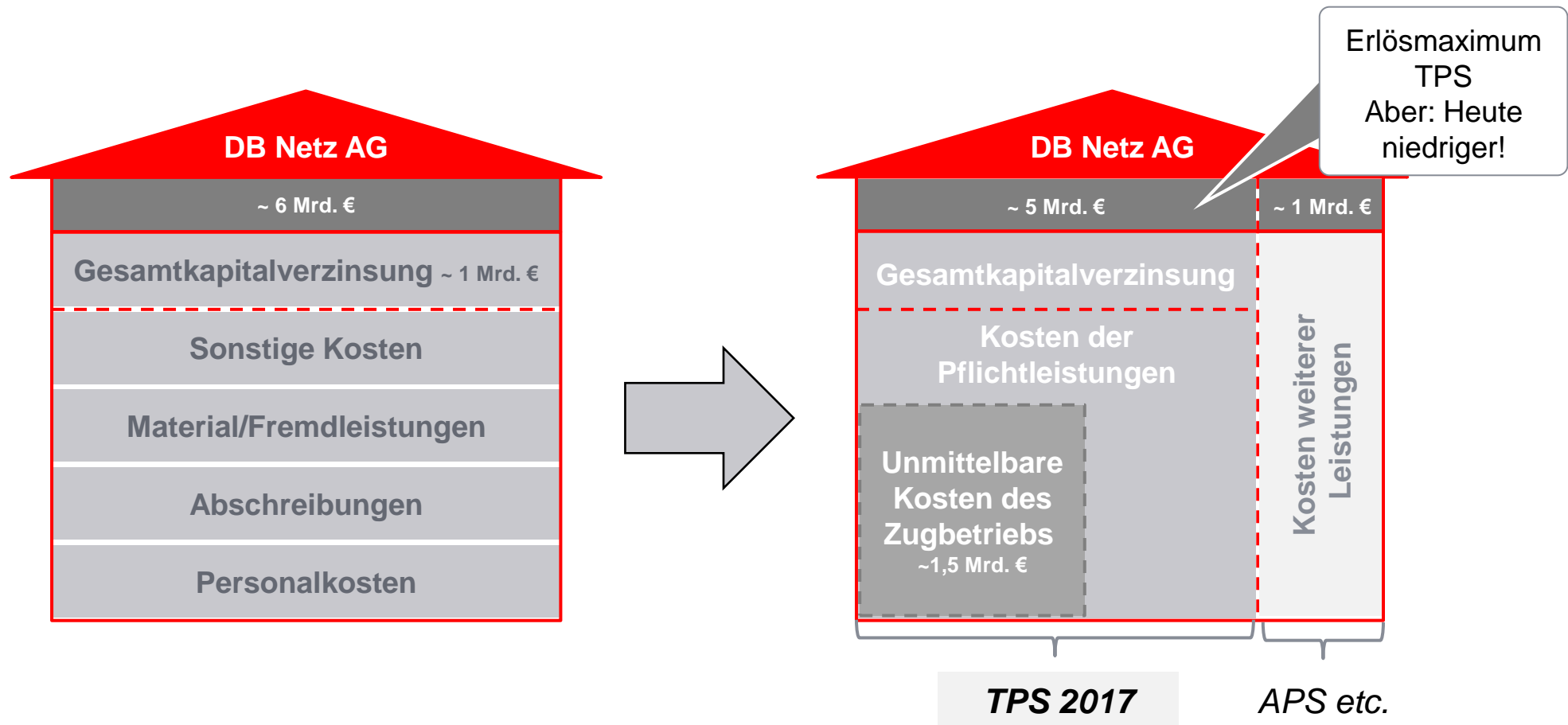
Arbeitsstand nach Marktkonsultation



*Keine betriebliche Priorisierung

Maximales Umsatzniveau für TPS ist gesetzlich vorgegeben – Kosten der Pflichtleistung zzgl. angemessene Rendite bilden Obergrenze

Kosten der Pflichtleistung



Zur Bemessung der Tragfähigkeiten ist die Reaktion der Endkunden bei Preisanpassungen maßgeblich

Bestimmung Tragfähigkeit

EXEMPLARISCH

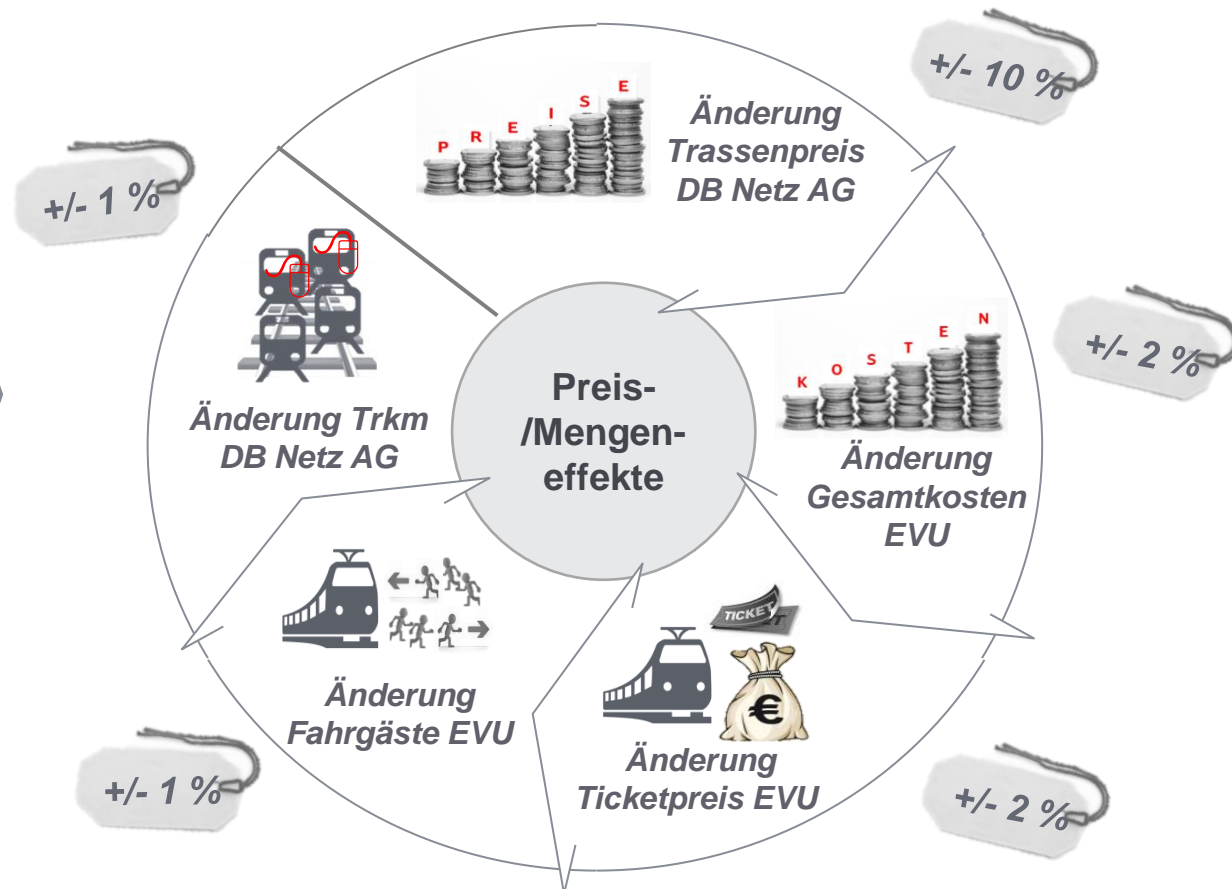
Zu klärende Frage

In welchem Ausmaß ist die **Trassennachfrage** von der Höhe der **Trassenpreise** abhängig ?

Beispiel

Änderung Trassenentgelt um **10 %** durch DB Netz AG



Reaktion bei EVU/ Endkunden



Entgeltstruktur ergibt sich aus Verhältnis der ermittelten Preiselastizitäten – Preiselastizität SPNV politisch zu bestimmen

Fiktive Zahlen

Verhältnis Aufschlag zu Preiselastizitäten

Markt-segmente	Entgelt 2013	Unm. Kosten Zugbetrieb	Aufschlag	Anteil Aufschlag an Entgelt	Elastizität Trassen-nachfrage
	■ 7,00 €	■ 2,00 €	■ 5,00 €	■ 0,71	■ 0,10
	■ 4,00 €	■ 3,00 €	■ 1,00 €	■ 0,25	■ 0,28

Anteil Aufschlag an Entgelt muss umgekehrt proportional zu Elastizität Trassen-nachfrage sein









Faktor 2,8

Faktor 2,8

Für die Entgeltdifferenzierung sind nur die relativen, nicht die absoluten Elastizitäten relevant

Änderung der Tragfähigkeit oder unmittelbarer Kosten Zugbetrieb hätte keinen Einfluss auf Erlösniveau, würde aber zu Verwerfungen führen

Szenarien: Änderung unmittelbare Kosten Zugbetrieb oder Tragfähigkeiten

Szenario	uKZ	Aufschlag Segment 1	Aufschlag Segment 2	Erlöse	Fazit
1 Absenkung unmittelbare Kosten Zugbetrieb (Annahme: Kosten der Pflichtleistungen insgesamt bleiben konstant)					<ul style="list-style-type: none"> Kein Einfluss auf Erlösniveau - Stabilität der Höhe der unmittelbaren Kosten Zugbetrieb erforderlich, um Verwerfungen zu vermeiden
2 Änderung Tragfähigkeiten (veränderte Nachfrageparameter oder neue Erkenntnisse bei real unveränderter Nachfrage)					<ul style="list-style-type: none"> Kein Einfluss auf Erlösniveau Verhältnis der Entgelte zwischen Segmenten wird beeinflusst Stabilität der Tragfähigkeiten erforderlich, um Verwerfungen zu vermeiden

Umstellung des TPS soll in Summe belastungsneutral für den Markt erfolgen – keine substantziellen Veränderungen für die Verkehrsarten

Entgeltniveau




TPS 2014

Verkehrsart	Ø-Preise in €/ Trkm
 Nahverkehr	4,62
 Fernverkehr	5,86
 Güterverkehr	2,63

□ Trassenerlöse 4,5
Mrd. Euro

Durchschnittliche Preiserhöhung
+2 bis +2,8 % p.a.

TPS 2017

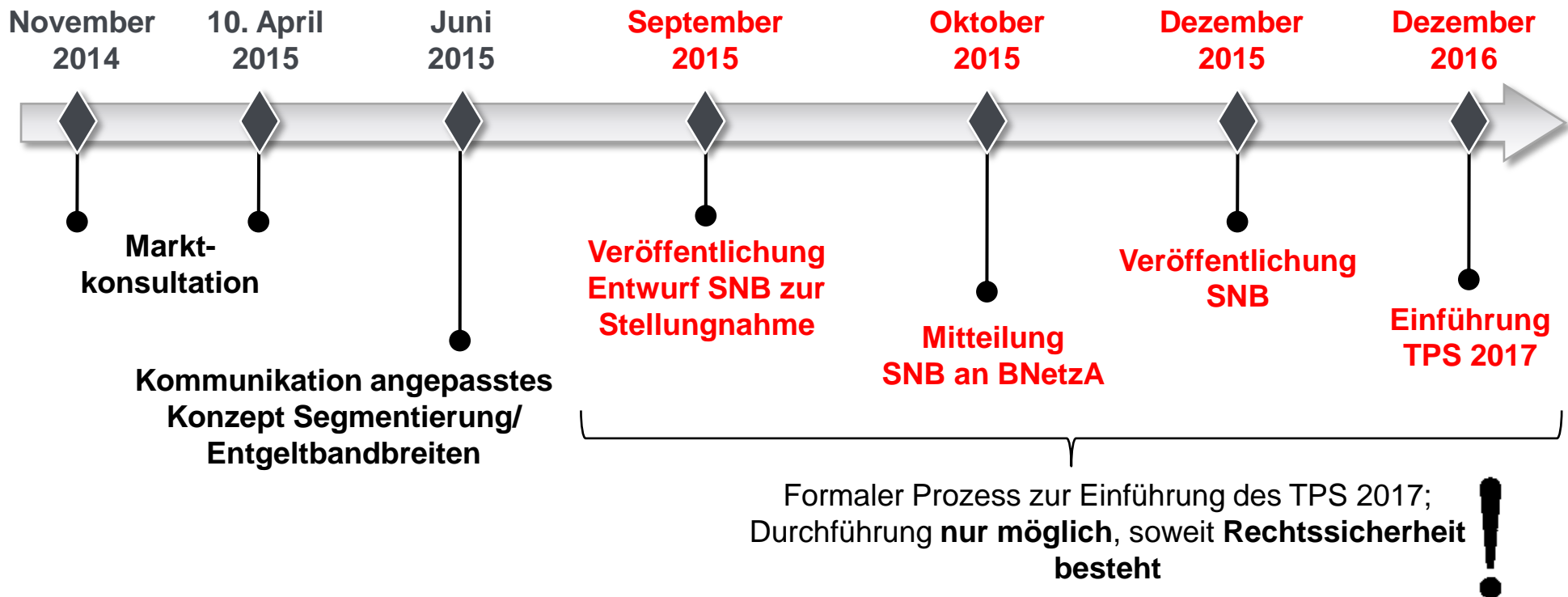
 Nahverkehr	Umstellung TPS soll in Summe und in Struktur belastungs- neutral für den Markt erfolgen
 Fernverkehr	
 Güterverkehr	

□ Trassenpreisniveau
+2 bis +2,8 % p.a.

TPS 2017 vollständig im Zeitplan - Planung ist auf fristkonforme Veröffentlichung in 09/2015 ausgerichtet



Vorgesehener Zeitplan bis Einführung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!









Die Differenzierung der Tragfähigkeiten wird durch verschiedene Einflussgrößen getrieben, die transparent und valide ermittelt werden

Einflussgrößen Differenzierung Tragfähigkeiten

	SPFV	SGV	SPNV	
I Anteil Trassenkosten am Umsatz der EVU	20%	14%	29%	Marktuntersuchung BNetzA
II Durchreichquote –Weitergabe Kostensteigerung bei EVU an Endkunde	1	1	1	Keine Differenzierung
III Preiselastizität der Endkundennachfrage	Gutachten werden aktuell noch ausgewertet		Keine Relevanz	Gutachten BVU und TNS
IV Zusammenhang pkm/tkm und Trkm – Auswirkungen Endkundennachfrage auf Trassennachfrage	1	1	1	Keine Differenzierung

Eine Änderung der KdP wirkt sich unmittelbar auf die Trassenerlöse aus, sobald die Trassenerlöse den KdP entsprechen

Szenarien: Änderung Kosten der Pflichtleistungen (inkl. Rendite)

Szenario	uKZ	Aufschlag Segment 1	Aufschlag Segment 2	Erlöse	Fazit
3a Reduzierung KdP KdP sind höher als Trassenerlöse					<ul style="list-style-type: none"> Keine direkte Auswirkungen auf Erlösniveau Relation der Entgelte zueinander bleibt unverändert
3b Reduzierung KdP KdP entsprechen Trassenerlösen					<ul style="list-style-type: none"> Sobald die KdP Trassenerlöse unterschreiten, werden Kostensenkungen über eine Entgeltreduktion direkt weitergegeben Relation der Entgelte zueinander bleibt unverändert