

Rechtliche Grundlagen – Aufschläge und Marktsegmente



Gliederung

- A. Ausgangspunkt: Richtlinie 2012/34/EU
 - I. Allgemeines zu Entgeltregelungen
 - II. Entgeltgrundsätze nach Art. 31 Abs. 3
 - III. Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen (Art. 32) – Aufschläge
- B. Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU
 - I. Ins österreichische Recht
 - II. Ins deutsche Recht

I. Allgemeines zu Entgeltregelungen

- Zweck der Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen: „verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen“ (Art. 26 Abs. 1)
- Entgelte sind an die jeweiligen Betreiber zu entrichten, denen „sie zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit dienen“ (Art. 31 Abs. 1)

II. Entgeltgrundsatz nach Art. 31 Abs. 3

„Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebes anfallen.“

→ Auch bezeichnet als „direkte Kosten“

II. Entgeltgrundsatz nach Art. 31 Abs. 3

- Konkretisierung der Berechnung der direkten Kosten in [VO \(EU\) 2015/909](#)
- Übernahme der Modalitäten aus der VO kann stufenweise und innerhalb von vier Jahren erfolgen
- Möglichkeit, direkte Kosten in der Höhe der Kosten einer effizienten Dienstleistungserbringung festzusetzen
- Höhe der Entgelte sollte nicht so festgesetzt werden, dass in Folge des Zugbetriebes netto ein finanzieller Verlust oder Gewinn entsteht

VO (EU) 2015/909

Die Berechnung der durchschnittlichen direkten Zugkosten je Zugkilometer, Fahrzeugkilometer, Bruttotonnenkilometer eines Zuges oder einer Kombination hiervon folgt aus Art. 5 Abs. 1:

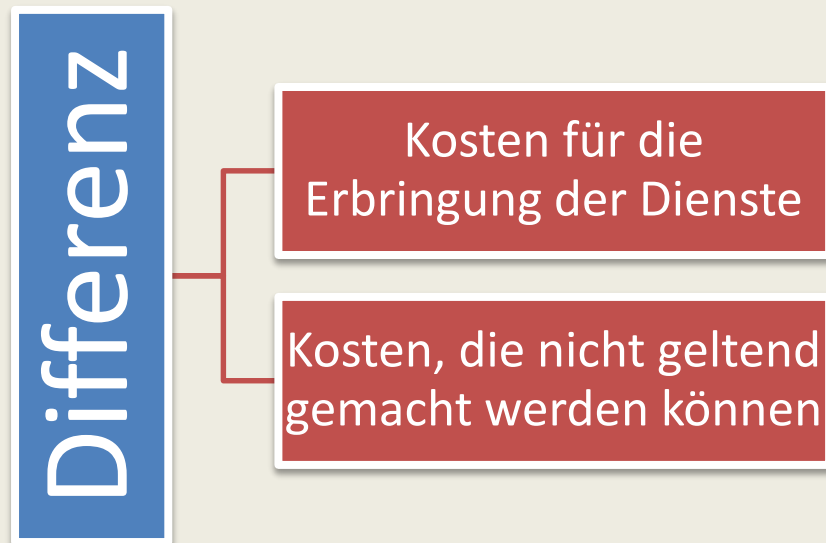
Direkte Kosten für das gesamte Netz



Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer,
Zugkilometer oder Bruttotonnenkilometer

VO (EU) 2015/909

Direkte Kosten des gesamten Netzes:



Kosten der Erbringung der Dienste

Insbesondere nach [Artikel 3 Abs. 4 VO \(EU\) 2015/909](#):

- Kosten für Personal, um eine Strecke offen zu halten, bei einem Antrag außerhalb der regulären Betriebszeiten
- Kostenanteil der Punktinfrastruktur, einschließlich Weichen und Gleiskreuzungen
- Anteil der Kosten für Erneuerung und Instandhaltung der Oberleitungen oder der Stromschiene oder von beiden und der tragenden Oberleitungsausrüstung
- Kosten für Personal für die Zuweisung von Zugtrassen und die Erarbeitung des Fahrplans im Umfang, wie sie auf Grund des Zugbetriebes angefallen sind

Nicht geltend zu machende Kosten

Vor allem die in [Art. 4 VO\(EU\) 2015/909](#) genannten Kosten. Beispielhaft seien hier genannt:

- Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnittes, die zu Lasten des Betreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt
- Kosten für Erwerb, Verkauf, Rückkauf, Altlastensanierung, Rekultivierung oder Pacht oder Miete von Grundstücken oder anderer Anlagevermögen
- das gesamte Netz betreffende Gemeinkosten
- Kosten im Zusammenhang mit dem technischen Fortschritt oder Obsoleszenz („Aus-der-Mode-Kommen“)

Anpassung der durchschnittlichen direkten Zugkosten nach Art. 5 Abs. 2 VO (EU) 2015/909

„Die Mitgliedstaaten können dem Infrastrukturbetreiber gestatten, die durchschnittlichen direkten Stückkosten so zu modulieren, dass sie den durch einen oder mehrere der folgenden Parameter beeinflussten unterschiedlichen Verschleiß der Infrastruktur berücksichtigen:

- Zuglänge und/oder Zahl der Fahrzeuge eines Zuges
- Art des Fahrzeuges, insbesondere dessen ungefederte Massen
- Zuggeschwindigkeit
- und weitere dort aufgezählte Parameter

→ Direkten Kosten im gesamten Netz dürfen dadurch nicht erhöht werden

Kostenmodellierung nach Art. 6 VO (EU) 2015/909

- Eine andere Berechnungsmethode der direkten Kosten je Zug-, Fahrzeug-, Bruttotonnenkilometer eines Zuges oder einer Kombination hiervon mit Hilfe einer belastbaren und bewährten ökonomischen oder technischen Kostenmodellierung
- In der Wirtschaft hat sich der Grundsatz bewährt, dass die verfügbare Fahrwegkapazität dann am effektivsten genutzt wird, wenn sich die **Nutzerentgelte auf die Grenzkosten** stützen.

III. Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen nach Art. 32 RL 2012/34/EU

Abs. 1 S. 1: „Um eine **volle Deckung** der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, **Aufschläge** auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.“

→ Kein Ausschluss von Marktsegmenten, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Verkehrsdienst-Paare für Bildung der Marktsegmente nach Anhang VI Nr. 1

Es handelt sich um Mindestvorgaben:

- a) Personenverkehr/Güterverkehr
- b) Gefahrgutzüge/andere Güterzüge
- c) Inländischer Verkehr/Grenzüberschreitender Verkehr
- d) Kombiniertes Verkehr/Direktverkehr
- e) Personenstadt- oder -regionalverkehr/
Personenfernverkehr
- f) Ganzzüge/Einzelwagenverkehr
- g) Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr

Weitere Vorgaben des Art. 32 RL 2012/34/EU

- Festgelegte Marktsegmente umfassen mindestens folgende drei Segmente: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdienste
- Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung können weiter untergliedert werden
- Für zukünftige Leistungen können Marktsegmente gebildet, jedoch noch keine Aufschläge erhoben werden
- Die Liste der Marktsegmente ist in den SNB zu veröffentlichen und mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen

B. Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU

Art. 31 und 32 der RL 2012/34/EU

Deutschland:
§§ 34, 36
ERegG

Österreich:
§§ 67, 67d
EisbG

I. Umsetzung ins österreichische Recht

1. Entgeltgrundsätze für das Wegeentgelt
 - § 67 Abs. 1: „Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die **unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes** anfallen.“
 - § 67 Abs. 2: Verweis auf die **VO (EU) 2015/909**

1. Umsetzung ins österreichische Recht

2. Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen

- § 67d Abs. 1: „Sofern die Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine **volle Deckung der Kosten** zu erreichen, können hierzu **weitere Aufschläge** auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.“

I. Umsetzung ins österreichische Recht

- § 67d Abs. 2: Bildung der Marktsegmente nach Anhang VI Nr. 1 RL 2012/34/EU
- § 67d Abs. 3: Weitere Untergliederung von Marktsegmenten je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung zulässig
- § 67d Abs. 4: Mindestvorgabe der drei Segmente samt der Veröffentlichungspflicht dieser Aufschlüsse in den SNB und ihre Überprüfung alle fünf Jahre
- Auch andere Vorgaben der Art. 31 und 32 RL 2012/34/EU wurden umgesetzt

II. Umsetzung ins deutsche Recht

1. Entgeltgrundsätze, § 34 ERegG

Abs. 1: „Entgelte für die Nutzung der Schienenwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen sind an den Betreiber der Schienenwege und den Betreiber einer Serviceeinrichtung zu entrichten, dem sie **zur Finanzierung seiner Unternehmenstätigkeit** dienen.“

Abs. 3: Unbeschadet des § 31 Absatz 2, des § 32 und des § 36 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Eisenbahnanlagen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die **unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs** anfallen. Satz 1 ist nicht für Entgelte der Betreiber von Serviceeinrichtungen anzuwenden.

II. Umsetzung ins deutsche Recht

- § 34 Abs. 4: Verweis auf die [VO \(EU\) 2015/909](#)
- [Modifizierung der VO \(EU\) 2015/909](#) durch [Anlage 6 ERegG](#): Wenn die berechneten direkten Kosten des gesamten Netzes oder direkte Kosten nach anderer Berechnungsmethode des Art. 6 VO (EU) 2015/909 unter [30 Prozent der Vollkosten für die Instandhaltung und Erneuerung](#) oder unter der Summe aus [20 Prozent der Instandhaltungskosten](#) und [40 Prozent der Erneuerungskosten](#) liegen, kann die Regulierungsstelle die nach Artikel 56 Absatz 2 Richtlinie 2012/34/EU, umgesetzt in § 66 Abs. 4 ERegG, vorgesehenen Kontrollen der Berechnung der im gesamten Netz angefallenen Kosten in vereinfachter Weise durchführen.

II. Umsetzung ins deutsche Recht

2. Ausgestaltung der Entgelte, § 36 ERegG

Abs. 1: „Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten **vollständig decken kann**, sind **Aufschläge** auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.“

→ Entspricht der RL 2012/34/EU

II. Umsetzung ins deutsche Recht

BT-Drucks. 18/8334 S. 197:

- **Vollkostendeckung**: Gesamtkosten, die nach Abzug der zuwendungsgedeckten Kosten noch verbleiben, sind abzudecken
- Entgelt besteht also aus zwei Teilen: Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebes anfallen + Aufschläge zur Vollkostendeckung gemäß § 36 ERegG

II. Umsetzung ins deutsche Recht

- Bildung der Marktsegmente in § 36 Abs. 2 S. 1 und 2 ERegG entspricht 1:1 den Vorgaben der RL 2012/34/EU
- S. 4–6: „Aufschläge **müssen** so gewählt werden, dass die Verkehrsdienste **Güterverkehrsdienst und Personenverkehrsdienst** die dem Betreiber der Schienenwege insgesamt entstehenden Kosten decken. Soweit innerhalb des Verkehrsdienstes Personenverkehrsdienste Marktsegmente gebildet werden, müssen diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst Personenverkehrsdienst nach Satz 4 zugeordneten Kosten decken. Das Gleiche gilt für den Verkehrsdienst Güterverkehrsdienste und innerhalb dessen gebildeter Marktsegmente.“

II. Umsetzung ins deutsche Recht

BT-Drucks. 18/8334 S. 199:

„Steht die Verteilung zwischen den Verkehrsdiensten Güterverkehr und Personenverkehr fest, kann die Verteilung auf einzelne Marktsegmente nicht mehr zum Nachteil des anderen Verkehrsdienstes ausfallen.“

II. Umsetzung ins deutsche Recht

§ 36 Abs. 3 S. 1 ERegG: „Ein Betreiber der Schienenwege kann die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach **Art der transportierten Güter** oder der **Personenbeförderung** weiter untergliedern.“

→ Nach BT-Drucks. 18/8334 (S. 199) sind Differenzierungen nach dem transportierten Gut, bezüglich der Anforderungen der Benutzer oder der Anforderungen an die Qualität des Schienenweges möglich.

II. Umsetzung ins deutsche Recht

→ Alle übrigen Vorgaben des Art. 32 RL 2012/34/EU finden sich in § 36 ERegG:

- Kein Ausschluss für Verkehrsdienste oder Marktsegmente, die mindestens die unmittelbaren Kosten samt einer Rendite erbringen (§ 36 Abs. 2 S. 3 ERegG)
- Marktsegmente sind auch für Tätigkeiten festzulegen, die noch nicht, aber in der Zukunft erbracht werden könnten; Aufschläge dürfen aber dann noch nicht erhoben werden (§ 36 Abs. 3 S. 2 und 3 ERegG)
- Die Liste der Marktsegmente ist in die SNB aufzunehmen und mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen (§ 36 Abs. 3 S. 4 ERegG)

II. Umsetzung ins deutsche Recht

→ Vergleich zum österreichischen Recht

- Auch das deutsche Recht strebte eine „1:1- Umsetzung“ der RL 2012/34/EU an
- Das deutsche Recht ist beim Entgeltrahmen konkreter (Beispiel: § 34 und § 37 ERegG)
- Weitere Detailregelungen sind – soweit möglich – im deutschen Recht enthalten, wie bei den Marktsegmenten deutlich geworden ist

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Urs Kramer
Institut für Rechtsdidaktik
Universität Passau
Dr.-Hans-Kapfinger-Straße 14b
94032 Passau
Tel. 0851/ 509-2378
Fax 0851/ 509-2392
Mail: Urs.Kramer@uni-passau.de