

I Umfang und Grundprinzipien der Methodik

Trans Austria Gasleitung GmbH (im Folgenden "TAG") berechnet ihre Tarife für grenzüberschreitende Transporte nach einem kostenorientierten und harmonisierten Ansatz unter Zugrundelegung der im folgenden dargestellten Methodik.

Die angewandte Methodik steht in Einklang mit § 31h GWG i.d.F. BGBl Nr. 106/2006

Die Methodik ergibt einen konstanten Tarif, der langfristig vorhersehbar ist, und deshalb den Notwendigkeiten der Transportkunden entgegenkommt. Um dieses Ziel zu erreichen, verzichtet die Methodik auf die Anwendung einer Einzeljahresbetrachtung – und als Konsequenz – sind potentiell beträchtliche Tarifveränderungen auf Jahresbasis ausgeschlossen; vielmehr gelangt ein konstantes Tarifmodell zur Anwendung. Dieses Tarifmodell basiert auf Datenströmen (für Erlöse, Betriebskosten, Dividenden usw.) für einen Zeitraum von 22 Jahren und berechnet den Tarif welcher jene Cash-flow Ströme generiert, die der definierten Zielgröße entsprechen (gewichtete Gesamtkapitalkosten [WACC]). Hervorzuheben ist, dass das Modell nicht die Zielgröße in einem bestimmten Jahr begünstigt, sondern langfristige Perspektiven des Gastransportgeschäfts reflektiert.

Diese Methodik gewährleistet somit die langfristige Erhaltung der Fernleitung, in dem sie nachhaltig die erforderlichen Investitionen in das Pipelinesystem sicherstellt und sie legt fest, dass die ‚Unternehmen‘ Investitionen in einem bestimmten Zeitraum vornehmen.

Die Tarifiermittlung erfolgt über einen Zeitraum von 22 Jahren, welcher einen Großteil der Abschreibungsfristen der Anlagen umfasst und den Vertragslaufzeiten für Erdgaslieferverträge entspricht.

Dem Modell liegt eine Tarifberechnung auf Basis des „rolled-in“ Ansatzes zugrunde. Im Gegensatz zur Grenzkostenmethode, bei der die Kosten für Neuinvestitionen zur Kapazitätserweiterung im jeweiligen Tarif Deckung finden, während der Tarif für die existierende Kapazität durch die Kapazitätserweiterung nicht berührt wird. Der Tarif, nach der „rolled-in“ Tarifberechnung findet auf die gesamte Pipelinekapazität in nichtdiskriminatorischer Form Anwendung, wobei alle Kosten einbezogen sind.

II Ansatz zur kostenorientierten Tarifberechnung

Die Tarife berücksichtigen die Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Systems und deren Verbesserung und reflektieren die angefallenen Istkosten insofern diese Kosten transparent sind und denen eines effizienten und strukturell vergleichbaren Netzbetreibers entsprechen, und schließen eine angemessene Rendite ein.

Die Kostenbasis wird gemäß GWG definiert als Vollkosten für den Betrieb, Brenngas, Linepackmanagement, Instandhaltung, Ausbau, Verwaltung und Vermarktung.

III Elemente der Tarifiermittlungsmethodik

III.1 Investitionen, Re-Investitionen und Abschreibung

Die Basis für die Berechnung des Transporttarifs stellt das bestehende Pipeline-Systeme samt allen verbundenen Installationen und technischen Einrichtungen dar. Für leitungsrelevantes Anlagevermögen wird eine Nutzungsdauer von 50 Jahren und für sämtliches nicht-leitungsrelevantes Anlagevermögen eine Nutzungsdauer von 30 Jahren angesetzt.

Die Methodik bezieht auch geplante künftige Investitionen zur Kapazitätserweiterung und die damit verbundenen Kapazitätserhöhungen (welche an E-Control zu kommunizieren sind) sowie Re-Investitionen über einen Zeitraum von 22 Jahren in die Tarifikalkulation mit ein.

Alle 4 Jahre erfolgt durch E-Control eine Überprüfung, ob die geplanten (im Modell berücksichtigten) Re-Investitionen tatsächlich durchgeführt wurden. Sollte sich eine Abweichung zwischen den geplanten und tatsächlich durchgeführten Re-Investitionen der vorhergehenden Periode ergeben, ist diese Differenz (positiv oder negativ) in das Tarifmodell mittels Anpassung des Anfangswertes des Anlagevermögens für die darauf folgende Tarif-Rekalkulation aufzunehmen. Die beschriebene Vorgangsweise ist auch für Kapazitätserweiterungen anzuwenden unter Beachtung der damit einhergehenden Kapazitätserhöhung gemäß Abschnitt III.8.

Jedes Jahr werden 5% der gesamten aus den Methoden abgeleiteten Umsatzerlöse, ausgenommen der Erlöse aus Kapazitätsauktionen, Erlöse aus Kapazitätsüberschreitungen (overrun fees) und Erlöse aus unterbrechbaren Transportverträgen, einbehalten (nicht ausgeschüttet). Alle 4 Jahre wird diese kumulierte Reserve zur Gänze ausgeschüttet, wobei

jedoch ein Betrag in gleicher Höhe gleichförmig aufgeteilt über einen Zeitraum von 12 Jahren von der Anlagevermögensbasis abgezogen wird. Dieser Automatismus von einbehaltenen Erlösen und daran anschließenden Tarifrereduktionen wird zweimal durchgeführt und endet nach den ersten beiden vier Jahresperioden.

Die Verringerung der Anlagevermögensbasis endet 20 Jahre nach Inkrafttreten der genehmigten Tarifmethode (die kumulierte Reserve der ersten 4-Jahres-Periode wird von 2011 bis 2023 verteilt und die kumulierte Reserve der zweiten 4-Jahres-Periode wird von 2015 bis 2027 verteilt).

Kommittierungen für Neuinvestitionen (Kapazitätserweiterungen) werden in die „rolled-in“ Berechnungsmethode einbezogen, sobald dafür verbindliche Vereinbarungen vorliegen (wie zum Beispiel LOI, MoU, ...) und der/die Investor/en die erforderliche unabhängige Investitionsentscheidung getroffen hat/haben.

III.2 Betriebskosten

Betriebskosten werden ohne Abschreibungen als Durchschnittskosten der letzten vier Jahre vor dem ersten Jahr der 22-Jahresperiode separat ermittelt. Für Investitionen, die zu Kapazitätserweiterungen führen, werden die entsprechenden zusätzlichen Betriebskosten inkludiert.

Die durchschnittlichen Betriebskosten der letzten vier Jahre werden mit einem adäquaten veröffentlichten Index auf den Berechnungszeitpunkt eskaliert, wobei alle 4 Jahre eine Überprüfung durch E-Control erfolgt. Weicht die Entwicklung dieses veröffentlichten Indexes von der entsprechenden Entwicklung der tatsächlichen Betriebskosten ab, so ist der kumulierte Differenzbetrag in die Neukalkulation des Transporttarifes aufzunehmen.

III.3 Brenngas

Gemäß GWG sind Brenngaskosten in die Kostenbasis einzubeziehen. TAG hat sich entschieden, das Brenngas den Transportkunden gesondert zu verrechnen bzw. wird dieses von den Transportkunden zur Verfügung gestellt. Dieses Verfahren gewährleistet einen transparenten und kundenfreundlichen Ansatz, da die Kosten des Brenngases den Transportkunden zu tatsächlichen Kosten weitergegeben werden.

III.4 Steuern

Unter der Position „Steuern“ wird die Körperschaftssteuer unter Annahme des derzeitigen Satzes von 25% p. a. dargestellt. Sollten sich die Steuersätze ändern, werden diese in jeder Re-Kalkulation oder 4-Jahres-Kalkulation dementsprechend berücksichtigt, auch unter Beachtung des bereits angefallenen Steueraufwandes unter oder über 25%.

III.5 Zinsen

Zinsertrag

Der Jahreszinssatz für Forderungen gegenüber Banken, so existent, liegt nicht unter 3,5% p. a. basierend auf dem kurzfristigen Zinssatzniveau im Jänner 2007.

Zinsaufwand

Der Jahreszinssatz für Fremdkapital liegt nicht über 6,5% p. a. basierend auf dem langfristigen Zinssatzniveau im Jänner 2007.

Der Zinsaufwand resultiert aus der Höhe des Fremdkapitals, das wiederum vom Anlagevermögen und dessen Amortisation abhängt.

III.6 Kapitalstruktur

Berechnung des Cash-flow des ‚Unternehmens‘

Der Cash-flow basiert auf dem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibung (EBITD). Einbezogen werden Zinsertrag, Zinsaufwand, Investitionen, Steuern, gegebenenfalls Veränderungen des „working capital“, gegebenenfalls Eigenkapitaleinlagen und Dividenden.

Das nachhaltige langfristige Verhältnis von Fremd- zu Eigenkapital beträgt 60/40.

Der Gewinn nach Steuern wird zur Gänze ausgeschüttet (ausgenommen jenem Teil, der gem. Abschnitt III.1 einbehalten wird und einem weiteren Teil, welcher sich aus Auktionen, Erlösen aus Kapazitätsüberschreitungen und 50 % der Erlöse aus unterbrechbaren Transportverträgen zusammensetzt). Der nach Dividenden und nach Investitionen verbleibende Teil des Cash-flow des ‚Unternehmens‘ wird für die Tilgung des Fremdkapitals verwendet. Sämtliche Re-Investitionen nach dem ersten Jahr der 22-Jahresperiode werden aus dem kumulierten Abgang der Reserve finanziert, der Rest wird fremdkapitalfinanziert. Bedeutende Erweiterungsinvestitionen, wenn mit dem „rolled-in“ Ansatz in diese Berechnungsmethode miteinbezogen, werden entweder im obigen Verhältnis von Fremd- zu

Eigenkapital (60/40) oder, wenn für das Unternehmen durchführbar, ausschließlich mit Fremdkapital finanziert.

Fremdkapital

Die Höhe des Fremdkapitals eines entsprechenden Jahres ergibt sich aus den Verbindlichkeiten des Vorjahres minus dem Freien Cash-flow des ‚Unternehmens‘.

III.7 Tarife

Die Tarifberechnung hat der vorab festgelegten Rendite zu entsprechen. Der Berechnungszeitraum beträgt 22 Jahre.

Der Tarif wird iterativ (hinsichtlich Tarifberechnung auf Basis eines Eigenkapital Cash-flow Datenstroms für eine künftige 22-Jahresperiode) durch Zielwertinterpolation so berechnet, dass der Fernleitungsunternehmer bzw. der Inhaber von Transportrechten die aus Transporten entstehenden Kosten durch erhaltene Erlöse abdecken kann. Darüber hinaus hat der Tarif die definierte Rendite zu berücksichtigen.

Der Tarif wird als Basistarif für alle bestehenden und geplanten, von Transportkunden für Transporte, kommittierten Kapazitäten berechnet.

Der Tarif findet auf 20-Jahresverträge Anwendung und der neu berechnete Tarif gilt für alle neuen Verträge, die ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für grenzüberschreitende Transporte geschlossen werden. Bestehende Verträge – unterzeichnet vor Inkrafttreten der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für grenzüberschreitende Transporte - behalten ihre Gültigkeit.

Es wird ein distanzbezogenes Tarifelement, abhängig von der gebuchten, stündlichen Durchflussrate und der Distanz und ein nicht-distanzbezogenes Tarifelement, nur von der stündlichen Durchflussrate abhängiges Tarifelement berechnet.

III.8 Kapazitätsauslastung

Der Lastfaktor hinsichtlich vertraglich kommittierter Kapazität, der gemäß GWG der Tarifberechnung zugrunde zu legen ist, basiert auf verbindlichen Kommittierungen und kann durch Planungsannahmen geändert werden, die von E-Control Kommission zu genehmigen sind.

III.9 Erlöse

Erlöse werden auf Jahresbasis berechnet und stellen das Produkt aus Tarif und Kapazitäten des betreffenden Jahres dar.

III.10 Erlöse aus Auktionen, Zuschlägen für Kapazitätsüberschreitungen und Transportverträgen auf unterbrechbarer Basis.

Erlöse aus Auktionen, Zuschlägen für Kapazitätsüberschreitungen und unterbrechbaren Transportverträgen werden nicht in der Tarifikalkulation berücksichtigt. Diese Erlöse (jedoch nur 50% der Erlöse aus unterbrechbaren Transportverträgen) werden alle 4 Jahre von E-Control überprüft und – gegebenenfalls vermindert um außergewöhnliche Instandhaltungskosten – mittels Verringerung des relevanten Transporttarifs für die darauf folgenden vier Jahre an alle Transportkunden weiter gegeben.

III.11 Rendite/WACC

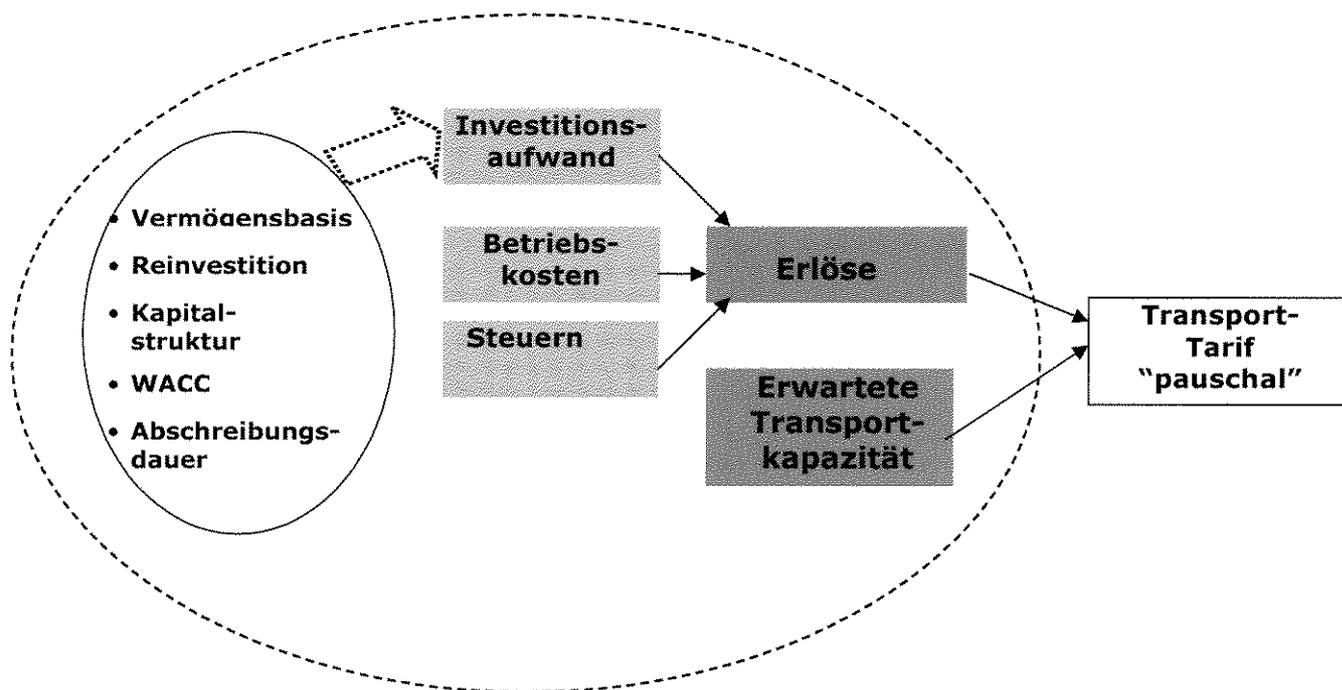
Für die sich ergebende Zahlungsreihe an Cash flows beträgt der Zeitraum 22 Jahre.

Mittels Zielwertinterpolation wird ein Durchschnittswert für diesen Zeitraum berechnet, der ausreichend Cash flow Einnahmen bringt. Für die erste 4-Jahres-Periode wird eine WACC Rate nach Steuern von höchstens 8,3% angesetzt, basierend auf einem langfristigen risikofreien Zinssatz (welcher alle 4 Jahre angepasst wird) und auf einer genehmigten Risikoprämie.

IV. Darstellung der Berechnungsmethodik

Es wird jeweils ein Gewinn- und Verlustkonto, eine Bilanz, eine Operating Cash-flow Rechnung und eine Eigenkapital Cash-flow Rechnung, die für jedes Jahr des 22-Jahreszeitraums berechnet werden, geführt.

Die folgende Graphik gibt einen Überblick:



Definition der erwarteten Transportkapazität:

Kapazität welche verbindlich durch Transportverträge kontrahiert wird und/oder durch verbindliche Zusagen im Rahmen eines öffentlichen Prozesses vergeben wird.

V. Ergebnisse der Methodik

Die Tarife finden auf Verträge mit einer Laufzeit von 20 Jahren Anwendung.

Für Verträge mit einer Laufzeit von 19 Jahren bis 1 Jahr wendet TAG einen Zeitfaktor von 0,5% pro Jahr auf den 20-Jahrestarif an (d.h., der Tarif für einen einjährigen Vertrag ist um 10% höher als der für einen Vertrag mit 20 jähriger Laufzeit).

Für Verträge mit einer Laufzeit von weniger als 1 Jahr werden die Tarife proportional erhöht bis zu einer Höhe von 200% für Transportverträge mit einer Laufzeit von einem Monat (verglichen mit dem Monatspreis, der für Einjahresverträge in Rechnung gestellt wird).

Für Verträge mit einer Laufzeit von weniger als 1 Monat wird der Tarif für Einmonatsverträge pro rata temporis in Rechnung gestellt.

Die neue Methodik gemäß ‚rolled-in‘ Ansatz (siehe Abschnitt I) findet Anwendung auf alle Verträge, die ab dem Zeitpunkt geschlossen werden, zu dem die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für grenzüberschreitende Transporte in Kraft treten. Bestehende Verträge behalten ihre Gültigkeit.

Der berechnete Tarif wird in EUR/Cm³ (20°C)/Stunde/km (distanzbezogenes Element) und in EUR/Cm³ (20°C)/Stunde (nicht-distanzbezogenes Element) ausgedrückt.

Nach Genehmigung wird die harmonisierte Tarif-Methodik im Internet unter www.taggmbh.at veröffentlicht.

VI. Beschreibung von Sonderelementen

VI.1 Harmonisierung des Zeitfaktors

Zeitfaktoren spiegeln Opportunitätskosten wider, die für den Fernleitungsunternehmer oder den Inhaber von Transportrechten aufgrund der zur Verfügung gestellten kurzfristigen Transportdienstleistungen anfallen. Aufgrund des Verkaufs kurzfristiger Transportdienstleistungen ist die Möglichkeit der Vermarktung stabiler langfristiger Transportdienstleistungen eingeschränkt. Somit kann der Fernleitungsunternehmer oder der Inhaber von Transportrechten nicht jenen kontinuierlichen – auf hochvolumigen, langfristigen Transportdienstleistungen basierenden – Umsatz erzielen, der bei längerfristigen Transportverträgen erzielbar ist.

Für die Evaluierung eines Tarifs, der langfristig gültig und somit aus Sicht des Fernleitungsunternehmens, des Inhabers von Transportrechten und des Transportkunden vorhersehbar ist, ist es erforderlich, einen hohen Grad möglicher konstanter Kapazitätsauslastung langfristig zugrunde zu legen. Bei kurzfristigen Transporten ist das Risiko nicht kontinuierlicher Einkünfte (auch dadurch, dass etwa nur für einen Monat im Winter gebucht wird) durch einen höheren Tarif gemäß Anwendung von Zeitfaktoren zu kompensieren.

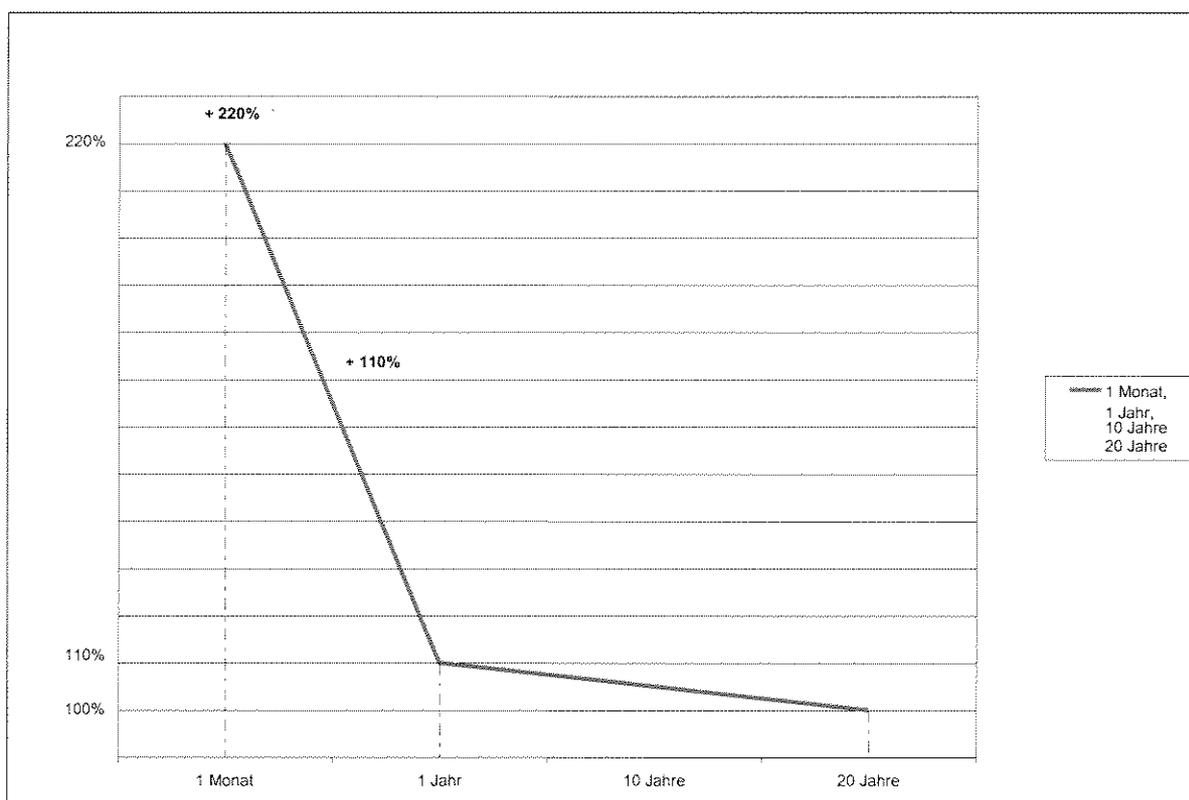


Abb. 1: Zeitfaktoren

VI.2 Transport auf nicht unterbrechbarer Basis

Aufgrund des hohen Grades der Vorhersehbarkeit und Stabilität, stellen Transporte auf nicht unterbrechbarer Basis, kombiniert mit der erwarteten Kapazitätsauslastung, den wichtigsten Inputfaktor auf der Einkommensseite für die Berechnung der Tarife dar. Die ‚ship-or-pay‘ Vereinbarung in Transportverträgen auf nicht unterbrechbarer Basis stellen einen als realistisch evaluierten Ausblick auf die Vermarktung von Transportdienstleistungen dar. Dieser Ansatz garantiert einen kostenorientierten und kundenfreundlichen Tarif, der auch den Markterfordernissen entspricht.

In der Tariffberechnung werden physische Transporte, die in die vordefinierte oder gegen die vordefinierte Flussrichtung laufen, einbezogen.

VI.3 Gegenflüsse

Bei Gegenflüssen ist aufgrund technischer Gegebenheiten wie folgt zu unterscheiden:

- Physische Transporte gegen die vordefinierte Flussrichtung (garantiert und/oder unterbrechbar)
- Nicht-physische Transporte gegen die vordefinierte Flussrichtung (nur unterbrechbar)

Aus technischer Sicht sind im TAG System physische Transporte gegen die vordefinierte Flussrichtung nicht möglich.

a) Physische Transporte gegen die vordefinierte Flussrichtung (nicht unterbrechbar und/oder unterbrechbar)

Physische Transporte gegen die vordefinierte Flussrichtung werden grundsätzlich in zwei verschiedenen Ausformungen kommittiert:

A: Hat der Transportkunde einen Transportvertrag für die vordefinierte Flussrichtung unterfertigt, ist es (unter Bedachtnahme auf betriebliche Möglichkeiten) möglich, maximal die kongruente Flussrate pro Stunde als Gegenfluss für den betreffenden Zeitraum auf die gleiche Entfernung zu kommittieren.

Der Tarif für diese kongruenten Transporte gegen die vordefinierte Flussrichtung beläuft sich auf 35 Prozent des Tarifs für Transporte in die vordefinierte Flussrichtung.

B: Möchte ein Transportkunde Kapazität in die Gegenflussrichtung kommittieren, hat aber keinen Transportvertrag für Transporte in die vordefinierte Flussrichtung abgeschlossen, entspricht der dafür anwendbare Tarif dem Tarif für Transporte in die vordefinierte Flussrichtung.

b) Nicht-physische Transporte gegen die vordefinierte Flussrichtung (nur unterbrechbar)

Bei Pipeline-Systemen, in denen Transporte in die Gegenflussrichtung aus physischer Sicht nicht möglich sind, werden diese Transporte in Gegenflussrichtung auf unterbrechbarer Basis angeboten. In diesem Fall beläuft sich der Tarif auf 50 Prozent des Tarifs für Transporte in die vordefinierte Flussrichtung.

VI.4 Transport auf unterbrechbarer Basis

Gemäß aktuellen Markterfordernissen werden Transportverträge auf unterbrechbarer Basis für eine maximale Laufzeit von einem Jahr angeboten. Demgemäß ist diese Art von Verträgen nicht in die Tariffberechnung mit einbezogen.

Folgende Ansatzpunkte finden Anwendung:

Der anwendbare Tarif ist identisch mit dem Tarif, der für die gleiche Transportleistung auf nicht unterbrechbarer Basis angeboten wird.

Im Falle von Unterbrechungen (zu unterscheiden von Reduktionen) gewährt das Fernleitungsunternehmen bzw der Inhaber der Transportrechte Refundierungen an den Transportkunden auf Stundenbasis. Bei der Berechnung der Refundierung wird wie folgt vorgegangen:

Das Fernleitungsunternehmen bzw. der Inhaber der Transportrechte ist berechtigt, die Kapazität teilweise oder zur Gänze zu unterbrechen. Bei einer Unterbrechung wird der Betrag **R_m** , eine Summe von **R_i** , vom Fernleitungsunternehmen bzw der Inhaber der Transportrechte an den Transportkunden refundiert. Dieser Betrag **R_m** , der für den Monat zu berechnen ist, in dem eine derartige Unterbrechung stattfindet, ist vom Betrag **E_m** in der nächstfolgenden Monatsrechnung abzuziehen.

R_i und **R_m** sind wie folgt zu berechnen:

$$R_i = \frac{E_m * 1,5 * IRS}{RS}$$

$$R_m = \frac{1}{H_m} \sum_{i=1}^{H_i} R_i \leq E_m$$

Formel 1: Tarife auf unterbrechbarer Basis

Es gilt: **R_m** nicht größer als **E_m** und weiters:

R_m = Monatlicher Betrag, der vom Fernleitungsunternehmen bzw Inhaber der Transportrechte an den Transportkunden für Kapazitätsunterbrechungen zu zahlen ist

E_m = Monatlicher Betrag, der vom Transportkunden zu zahlen ist ausgenommen einer allfälligen Refundierung für Unterbrechung

H_i = Gesamtzahl der Stunden, die das Fernleitungsunternehmen bzw der Inhaber der Transportrechte die Kapazität des Transportkunden unterbrochen hat

H_m = Gesamtzahl der Stunden in dem Monat, in dem die Kapazität des Transportkunden unterbrochen wurde

IRS = Unterbrochene Durchflussrate pro Stunde in Cm³/h (20°C).

RS = Reservierte Durchflussrate pro Stunde in Cm³/h (20°C).

Generell findet die ‚ship-or-pay‘-Regelung auch auf Transportdienstleistungen auf unterbrechbarer Basis Anwendung. Das Fernleitungsunternehmen bzw der Inhaber der Transportrechte verpflichtet sich somit, auf verbindlicher Basis für den Transportkunden einen stündlichen Durchsatz zu reservieren. Im Gegenzug verpflichtet sich der Transportkunde für diesen reservierten Durchsatz auch dann zu bezahlen, wenn der Transportkunde den reservierten kommittierten Durchsatz nicht zur Gänze oder nur teilweise nominiert.

Vorhersehbarkeit und Stabilität des Ertrags aus Transportverträgen auf unterbrechbarer Basis bestehen aus zwei Gründen nicht:

- a) Die Laufzeit des Vertrags ist zu kurz (der Marktnachfrage beschränkt sich auf zu kurze Laufzeiten für solche Produkte).
- b) Von der Einkommensseite her stellen diese Verträge ein fluktuierendes Bild dar.