Amt für Kommunikation
z.Hd. Markus Skarohlid
Gewerbeweg 5
Postfach 684
9490 Vaduz

10. Dezember 2014

**Öffentliche Konsultation des Verfügungsentwurfs, mit dem die Entgelte für sämtliche regulierte Produkte der LKW genehmigt werden**

Sehr geehrter Herr Skarohlid

Wir beziehen uns auf die öffentliche Konsultation zu einem Verfügungsentwurf, mit dem die Entgelte für sämtliche regulierte Produkte der LKW genehmigt werden (nachstehend: "Verfügungsentwurf"). Gerne nutzen wir die Gelegenheit, uns dazu wie folgt zu äussern.

**Kalkulatorischer Zinssatz – angemessene Investitionsrendite**

Nach Massgabe des im Juli d.J. publizierten Entwurfs einer Verfügung zur Genehmigung eines Kostenrechnungsmodells der Liechtensteinischen Kraftwerke (nachstehend: „KRM-Verfügungsentwurf"), zu dem wir mit Schreiben vom 22. August 2014 Stellung genommen haben, soll der kalkulatorische Zinssatz mit einem Wert von 3,7% festgesetzt werden. Wir gehen davon aus, dass es sich bei diesem Wert um jene angemessene Investitionsrendite im Sinne von Art. 38 Abs. 2 VKND handelt, die den LKW auf dem Markt M4 verbleiben soll, und ersuchen um eine entsprechende Bestätigung.

Zum Thema kalkulatorischer Zinssatz/angemessene Investitionsrendite erlauben wir uns die folgenden beiden Bemerkungen: Zum Einen halten wir den Zinssatz für die Berechnung der kalkulatorischen Zinsen in einer Höhe von 3,7% für angemessen im Sinne des Gesetzes; sodass wir uns der Bewertung des AK – unter der Voraussetzung, dass es bei diesem Zinssatz bleibt – anschliessen können. Zum Anderen bedauern wir, dass das AK auf Seite 12 des KRM-Verfügungsentwurfs zwar verschiedene Methoden nennt, die es bei der Berechnung der kalkulatorischen Zinsen verwendet hat; dass a.a.O. jedoch nicht dargelegt wird, wie sich diese Berechnung im Einzelnen zusammensetzt. So wird z.B. nicht offengelegt, welche Risikoprämie herangezogen worden ist; ebenso wenig wird die Anwendung der WACC-Formel zugänglich gemacht. Die Berechnung der kalkulatorischen Zinsen erweist sich damit als nicht transparent im Sinne der Kommentare in Abschnitt III. des Schreibens der EFTA-Überwachungsbehörde vom 6. Oktober 2014 (Case No: 75908) oder von Anhang I der Empfehlung 2010/572/EU vom 20. September 2010.

Aus diesen Gründen regen wir an, die Berechnung des kalkulatorischen Zinssatzes im Zuge einer öffentlichen Konsultation nachvollziehbar zu machen und auf diesem Weg zur Diskussion zu stellen.

Unseren Informationen folgend haben die LKW mit dem regulierten Produkt der vollentbündelten 2-Draht-Teilnehmeranschlussleitung (nachstehend: „TAL“) in der Vergangenheit ebenso Gewinn gemacht wie bei anderen Netzzugangsdiensten auf dem Markt M4. Nichts anderes resultiert aus einem Vergleich des auf der Basis der Verfügung vom 16. Dezember 2009 verrechneten monatlichen Überlassungsentgelts von CHF 16,00 pro TAL mit europäischen Durchschnittswerten: Dieses Entgelt liegt um rund das Eineinhalbfache über dem EU-Durchschnitt laut BNetzA Survey Monthly LLU vom 3. April 2013. Die Gewinne der LKW auf dem Markt M4 belaufen sich auf eine Höhe von mindestens CHF 1 Mio pro Jahr.

Nach der jüngsten Rechtsprechung des Staatsgerichtshofes muss ein vom AK nach Art. 38 VKND genehmigtes Entgelt nicht so beschaffen sein, dass dem Anbieter des entsprechenden Dienstes, im vorliegenden Fall den LKW, eine angemessene Investitionsrendite verbleibt. Verhältnismässig – so der Staatsgerichtshof in seinem Urteil vom 28. Oktober 2014, StGH 2013/197, Abschnitt 7.3 – sei ein solches Entgelt vielmehr auch dann, wenn es „in einem bestimmten Markt“ zwar zu einem (Grosshandels- oder Endkunden-)Preis unter Kosten führt, „im konkreten Fall“ jedoch im öffentlichen Interesse liegt.

Dies ist bei jenen regulierten Produkten, die von den LKW auf dem Markt M4 angeboten werden, nun aber zweifellos der Fall; handelt es sich bei der TAL doch um einen Bestandteil des Grundversorgungsdienstes (Art. 10 Abs. 2 Bst. a KomG), der landesweit zu einem einheitlichen und erschwinglichen Preis verfügbar sein muss (Art. 20 Abs. 1 VKND). Mit Blick auf das Urteil StGH 2013/197 sind wir daher der Auffassung, dass Kostenorientierung im vorliegenden Fall nicht so zu verstehen ist, dass dem der Sonderregulierung unterworfenen Anbieter – im vorliegenden Fall den LKW – eine angemessene Investitionsrendite unter allen Umständen verbleiben muss.

Ganz im Gegenteil plädieren wir dafür, das öffentliche Interesse an einer Einhaltung des Einheitlich- und Erschwinglichkeits-Kriteriums des Gesetzes stärker zu gewichten als Gewinne bei den LKW. Aus diesem Grund halten wir eine Festsetzung der angemessenen Investitionsrendite der LKW auf einen Wert unterhalb des kalkulatorischen Zinssatzes von 3,7% für geboten.

**Wertberichtigung des Anschlussnetzes der LKW**

Dem nunmehr in Frage stehenden Verfügungsentwurf entnehmen wir auf Seite 6, dass die LKW eine Wertberichtigung verschiedener Anlagen vorgenommen haben; dies in einer Bandbreite zwischen 10% (Reduktion bei Rohranlagen im Anschlussnetz) und 35% (Reduktion der Rohranlagen im Core-Netz).

Eine Wertberichtigung im Zugangsnetz der LKW ist selbstverständlich zu begrüssen. Die von den LKW per 1. Januar 2015 in Aussicht genommenen Berichtigungen gehen jedoch nicht weit genug und entsprechen auch nicht den auch für die LKW massgebenden Bewertungsgrundsätzen des Personen- und Gesellschaftsrechts (Art. 1052 ff PGR; Art. 15 LKW-Gesetz); und zwar insbesondere nicht dem

Prinzip der Wertberichtigung nach betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit i.S.v. Art. 1052 Abs. 3 PGR. Die Berichtigungen tragen zudem dem Grundsatz der Vorwärtsgerichtetheit keine Rechnung (forward looking-Ansatz), der nicht nur in der EU, sondern auch in der Schweiz zum Zuge kommt (Art. 54 Abs. 2 FDV) und auf den im Verfügungsentwurf – richtigerweise – ein besonders grosser Wert gelegt wird.

Unserer Auffassung nach wird sich das AK bei der Genehmigung der Entgelte für die regulierten Produkte der LKW an jenem Wert des Anschlussnetzes der LKW bzw. der passiven Netzkomponenten samt zugehörigen Einrichtungen i.S.v. Art. 3 Abs. 1 Ziff. 26 Bst. a KomG zu orientieren haben, der im Rahmen des Projekts einer strategischen Partnerschaft mit der Swisscom (Schweiz) AG errechnet worden ist. Laut einem (dem AK bekannten) Gutachten der Wirtschaftsprüfungs-Gesellschaft PricewaterhouseCoopers AG, Zürich, vom 14. November 2012 beläuft sich dieser Wert – bei einer Bandbreite zwischen CHF [redacted] Mio und CHF [redacted] Mio – auf CHF [redacted] Mio; ermittelt nach der Multi-Period Access Earnings Method (MEEM).

Es ist uns bewusst, dass Berechnungsmethoden, die – wie die MEEM – im Rahmen einer Unternehmenstransaktion Anwendung finden, um nach dem fair value-Prinzip einen (hypothetischen) Marktwert zu ermitteln, für eine Festsetzung kostenorientierter Zugangsentgelte i.S.v. Art. 23 Abs. 1 Bst. d KomG und Art. 38 Abs. 1 VKND nicht ohne weiteres herangezogen werden können.

Dem steht jedoch die Entscheidung des AK vom 16. Dezember 2009 gegenüber, die Kostenorientierung nicht nach der von der Europäischen Kommission empfohlenen Kostenrechnungsmethode LRIC bzw. BU LRIC+, sondern nach historischen Vollkosten und zu ermitteln. Mit diesem Ansatz ist die Gefahr verbunden, dass die von den LKW per 21. November 2014 übermittelten Entgelte nicht dem aus ökonomischer Sicht korrekten Preis entsprechen, der in der Höhe der langfristigen Grenzkosten der Leistungserstellung eines effizienten Betreibers zuzüglich eines Aufschlags für gemeinsame Kosten und Gemeinkosten besteht (Marktanalyse Markt M4, 74).

Mit Blick auf die zahlreichen prinzipienbedingten Nachteile der historischen Vollkosten-Methode (wie z.B. in Gestalt von Anreizstrukturen, die regulierungsbedingte Effizienzverluste nach sich ziehen könnten [Marktanalyse Markt M4, 75]) und eingedenk der erheblichen, volkswirtschaftlich unerwünschten allokativen Ineffizienzen, die mit überhöhten Kosten bzw. Preisen einher gehen könnten, plädieren wir aus diesem Grund für eine Vorgangsweise, der nicht die in der Bilanz der LKW nach wie vor aktivierten historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, sondern die tatsächlichen, d.h. die nach Art. 1052 Abs. 3 PGR betriebswirtschaftlich notwendigen Werte bzw. entsprechende Wertberichtigungen zugrunde liegen: Unserer Auffassung nach setzt das von Art. 38 Abs. 2 VKND vorgegebene Kriterium der effizienten Leistungsbereitstellung unter anderem auch eine Anwendung marktgerechter Bewertungsansätze durch die Regulierungsbehörde voraus; d.h. eine Anwendung von Bewertungsansätzen, die von den Buchwerten des in Frage stehenden Anbieters unter Umständen abweichen können.
Die von den LKW in Anschlag gebrachten Buchwerte – laut BuA Nr. 21/2013, 85 betrug der Buchwert der LKW-Netzinfrastruktur im Jahre 2012 CHF [redacted] Mio – erfüllen die Anforderung einer effizienten Leistungsbereitstellung i.S.v. Art. 38 Abs. 2 VKND nicht; und zwar auch nach der auf Seite 6 des Verfügungsentwurfes angeführten Wertberichtigung (die – wie noch zu zeigen sein wird – paradoxerweise nicht zu tieferen, sondern zu höheren Entgelten führen soll). Diese Werte lassen sich aber auch mit dem oben erwähnten forward looking-Ansatz nicht vereinbaren. Also wird dem Verfügungsentwurf

bzw. den darin enthaltenen Entgelten ein Kostenfaktor zugrunde gelegt, der sich als nicht marktgerecht erweist. Einen solchen Faktor können wir nicht unterstützen; zumal „die Grabungskosten im Rahmen der Investitionen den weitaus grössten Kostenblock bei Anschlussnetzen darstellen und somit die monatlichen Überlassungsentgelte sich zum grössten Teil aus Abschreibungen und Kapitalkosten zusammensetzen“ (Marktanalyse Markt M4, 89).

Dass die Jahresrechnungen der LKW seit dem 1. Januar 2007 (d.h. seit dem Inkrafttreten des Konsolidierungsvertrages) jeweils revidiert worden sind und dass wir den LKW für eine CuDa-2-Draht-Vollentbündelung in den vergangenen Jahren das mit Spruchpunkt 2.6. der Verfügung vom 16. Dezember 2009 festgelegte monatliche Überlassungsentgelt von CHF 16,00 entrichtet haben, steht einer Wertberichtigung des Anschlussnetzes der LKW für die Zwecke einer Entgeltkontrolle nach Art. 23 Abs. 1 Bst. d KomG und Art. 38 Abs. 1 VKND nicht entgegen; handelt es sich bei einer solchen Berichtigung doch nicht um eine bilanzseitige, sondern nur um eine regulierungsseitige Korrektur, d.h. um eine vom AK im Rahmen der Sonderregulierung (Kostenrechnung) vorgenommene Anpassung i.S.v. Art. 38 Abs. 2 VKND, die auf die Bilanzierung der in Frage stehenden Netzkomponenten innerhalb der LKW ebenso wenig Einfluss hat wie im Übrigen auch auf den Beteiligungswert der LKW in der Bilanz des Landes Liechtenstein.

Rechtlich verhält es sich in diesem Zusammenhang so, dass die LKW darauf, dass der Vollzug von Spruchpunkt 2.5. der Verfügung vom 16. Dezember 2009 auch weiterhin unter Zugrundelegung der historischen und – bis auf die per 1. Januar 2015 wirksamen Wertberichtigungen – nach wie vor in voller Höhe aktivierten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten erfolgen würde, nicht vertrauen können. Die LKW haben sich zu einer Wertberichtigung ihres Anschlussnetzes – bei einer gleich bleibenden Nutzungsdauer z.B. des CuDa-Zugangsnetzes von 20 Jahren – denn auch von sich aus bereit erklärt; dies im Hinblick auf den bevorstehenden FTTH/FTTB-Ausbau und die damit einhergehenden Änderungen des Anschlussnetzes. Analoge Überlegungen liessen sich auch mit Blick auf eine Nutzung des ebenfalls zum sachlich und räumlich relevanten Markt gehörenden CATV-Netzes auch für die Erbringung des Grundversorgungsdienstes anstellen; sodass der forward looking-Ansatz eine weitere Wertberichtigung auch in dieser Hinsicht induziert.

Aus diesen Gründen ersuchen wir das AK um eine Genehmigung der Entgelte für die regulierten Produkte der LKW auf der Basis einer Wertberichtigung des Anschlussnetzes der LKW auf den von pwc im Jahre 2012 errechneten Marktwert von CHF [redacted] Mio. Darüber hinaus treten wir, was die laut Verfügungsentwurf zu genehmigenden Entgelte insgesamt betrifft, für eine Anpassung der von den LKW übermittelten Preise auf dem Wege eines Benchmarkings ein. Dazu wird auf das Nachstehende verwiesen.

**Kostensteigerung**

Dem Verfügungsentwurf ist zu entnehmen, dass für die Nutzung einer TAL ein monatliches Überlassungsentgelt von CHF 13,30 genehmigt werden soll; hinzu kommt unter dem Titel „Erweiterter Netzservice“ ein Aufschlag für die Qualitätsstufe „Level Business“ in einer Höhe von CHF 2,90 pro TAL und Monat und für die Qualitätsstufe „Top Level“ ein Aufschlag in einer Höhe von CHF 6,60 pro TAL und Monat.

Ein solcher zusätzlicher Dienst war in der Verfügung vom 16. Dezember 2009 noch nicht enthalten, sondern wird erst mit dem Kostenrechnungsmodell der LKW eingeführt. Laut Abschnitt 4.7 des ebenfalls am 25. November 2014 publizierten „TAL Kupfer Handbuch Betrieb V1.3“ handelt es sich beim Dienst „Erweiterter Netzservice“ um ein „gesondert zu verrechnendes monatliches Pauschalentgelt“ für SLA-Leistungen wie Supportzeiten an Samstagen und Sonntagen, Termingenauigkeit für Besuche beim Teilnehmer und Störungsbehebungszeit ab Eingang der Störungsmeldung.

Bei dieser Ausgangslage geht mit den von den LKW am 21. November 2014 zur Genehmigung übermittelten Preisen in Wirklichkeit eine signifikante Erhöhung der Entgelte für die Nutzung einer TAL und damit eine erhebliche Kostensteigerung einher; wird eine TAL – für das im Dezember 2009 genehmigte Entgelt von CHF 16,00 pro Monat – im gegenwärtigen Zeitpunkt praxisgemäss (d.h. auch ohne SLA) doch grundsätzlich mit dem Qualitätsstandard „Level Business“ im Sinne der Leistungsmerkmale von Abschnitt 4.7 des „TAL Kupfer Handbuch Betrieb V1.3“ bereitgestellt. Soll den LKW für diese Qualitätsstufe – auf die wir zwecks Einhaltung der Qualitätsvorgaben von Anhang 1 VKND angewiesen sind (und zwar insbesondere der Vorgaben nach den Abschnitten VI. und VII. dieses Anhangs) – nunmehr ein „gesondert zu verrechnendes monatliches Pauschalentgelt“ und damit nichts anderes als ein Aufschlag von CHF 2,90 pro TAL und Monat entrichtet werden müssen, erhöht sich das Entgelt auf insgesamt CHF 16,20/Monat.

Wobei anzufügen ist, dass die in Abschnitt 4.7 des „TAL Kupfer Handbuch Betrieb V1.3“ niedergelegten Leistungsmerkmale auch so verstanden werden können, dass sie jene Qualitätsstufe, auf der eine TAL im gegenwärtigen Zeitpunkt bereitgestellt wird, unter Umständen sogar noch unterschreiten; sodass eine Genehmigung der von den LKW übermittelten Preise bedeuten würde, dass für die Bereitstellung der gleichen Leistungsmerkmale (Qualitätsstufe) wie bisher zukünftig ein bedeutend höherer Betrag bezahlt werden müsste (nämlich ein Betrag von > CHF 16,20 pro TAL und Monat).

Davon abgesehen sieht das Standardangebot „Teilnehmeranschlussleitung Kupfer“ der LKW vor, dass Schaltungen auf der TAL in Zukunft nur noch von den LKW vorgenommen werden sollen. In der Vergangenheit haben wir solche Schaltungen selbst durchgeführt, wofür uns Kosten in einer Höhe von rund CHF [redacted] pro Schaltung entstanden sind. Sollten wir in Zukunft dazu verpflichtet sein, den Dienst „Schaltung“ bei den LKW einzukaufen (wobei – exemplarisch – von einem Mengengerüst von [redacted] Schaltungen pro Jahr[1] auszugehen ist), entstünden uns weitere zusätzliche Kosten im Vergleich zum Ist-Zustand in einer Höhe von CHF [redacted].

Damit würden die genehmigten Entgelte (nachstehende Spalte „Verfügungsentwurf“) – setzt man die Qualitätsstufe „Level Business“ an – im Vergleich zum Ist-Zustand (nachstehende Spalte „Verfügung 2009“) zu einer Kostensteigerung von [redacted]% führen (nämlich von CHF [redacted] auf CHF [redacted] [jeweils pro Jahr]); bei der Qualitätsstufe „ Level Top“ zu einer Kostensteigerung von [redacted]% auf [redacted].

[1] Annäherungswert für Vergleichszwecke.

| | Verfügung 2009 | | | Verfügungsentwurf | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Dienste** | **Menge** | **Entgelt** | **Betrag** | **Menge** | **Entgelt** | **Betrag** |
| TAL | [redacted][2] | 16,00 | [redacted] | [redacted] | [redacted] | [redacted] |
| Level Business (monatlich) | | | | [redacted] | [redacted] | [redacted] |
| Level Top (monatlich) | | | | [redacted] | [redacted] | [redacted] |
| Schaltung[3] (einmalig) | [redacted] | [redacted] | [redacted] | [redacted] | [redacted] | [redacted] |
| **Total pro Jahr** | | | [redacted] | | | [redacted] **bis** |
| Kostensteigerung absolut | | | | | | [redacted] bis |
| *Kostensteigerung in %* | | | | | | [redacted]*% bis* [redacted]*%* |

Graphisch stellt sich die Gesamtheit sämtlicher Kostenänderungen pro TAL und Monat wie folgt dar (Ausgangswert CHF 16,00 Einkaufspreis pro TAL und Monat; abzüglich CHF [redacted] Entgelt laut Verfügungsentwurf [CHF 16,00 abzüglich CHF 13,30] zuzüglich CHF [redacted] Mehrkosten Schaltungen[4] [CHF [redacted] abzüglich CHF [redacted] ./. 3 ./. 12] zuzüglich CHF 2,90 bzw. CHF 6,60 Aufschläge für Level Business und Level Top führt zu einem Einkaufspreis zwischen CHF [redacted] und CHF [redacted]). Damit beläuft sich der Kostenanstieg auf CHF [redacted] bis CHF [redacted] pro TAL und Monat bzw. auf [redacted]% bis [redacted]%:

[redacted]

Wir haben das Obenstehende in der Annahme geltend gemacht, dass es sich bei der ersten, mit „einmalig“ überschriebenen Spalte von Anhang 1 des Verfügungsentwurfes um das „einmalige Überlassungsentgelt“ im Sinnen von Spruchpunkt 2.6. der Verfügung vom 16. Dezember 2009 handelt, und ersuchen um eine entsprechende Bestätigung. Diesfalls fragen wir uns allerdings, wie sich die

[2] =18432 vollentbündelte 2-Draht-Teilnehmeranschlussleitungen per Oktober 2014 x 12 Monate.
[3] Einmaliges Überlassungsentgelt laut Spruchpunkt 2.6. der Verfügung vom 16. Dezember 2009.
[4] Aufgeteilt auf 3 Jahre beträgt das einmalige Überlassungsentgelt pro TAL CHF 5,41 (CHF 185,00 ./. 36 Monate).

Erhöhung des Entgelts für eine solche Leistung von CHF 100,00 per 16. Dezember 2009 auf CHF 185,00 per 21. November 2014 erklärt; zumal auf Seite 8 des Verfügungsentwurfes keine anderen europäischen Vergleichswerte angeführt werden, in deren Bandbreite die CHF 185,00 fallen würden, und die einmaligen Überlassungsentgelte der LKW schon im Jahre 2009 weit über dem EU-Durchschnitt gelegen waren (nämlich je nachdem um das Zwei- bis Dreifache [Marktanalyse Markt M4, 92]). Unsere eigenen Kosten betragen diesbezüglich, wie oben erwähnt, rund CHF [redacted] und damit weniger als ein Drittel des von den LKW zur Genehmigung übermittelten Preises.

**Kostenunterdeckung**

Wie dem AK bekannt ist, fallen uns aktuell die Bereitstellung eines analogen Anschlusses (PSTN) pro Monat Kosten in einer Höhe von CHF [redacted] an; dies bei einem Endkundenpreis pro TAL und Monat von brutto CHF [redacted] und netto CHF [redacted]. Infolgedessen erleiden wir auf der Basis eines Einkaufpreises bei den LKW von derzeit CHF [redacted] im gegenwärtigen Zeitpunkt eine Kostenunterdeckung pro PSTN-Anschluss und Monat von CHF [redacted]. Diese Unterdeckung konnte seitens TLI durch eine Kostenreduktion in Form von Produktivitätsmassnahmen von CHF [redacted] pro TAL und Monat verringert werden. Dies entspricht einer Kostenreduktion von [redacted]% von CHF [redacted] auf CHF [redacted]:

[redacted]

Eine Kostendeckung ist nur unter der Voraussetzung eines Einkaufspreises bei den LKW (d.h. ein vom AK genehmigtes monatliches Überlassungsentgelt für einen analogen Anschluss im PSTN) unterhalb des EU-Durchschnittwerts per Oktober 2013. Ohne ein solches Niveau unserer Einkaufpreise bei den LKW sind wir zu einer Erbringung des Grundversorgungsdienstes unter unseren eigenen Kosten gezwungen; sodass wir uns diesfalls eine Antragstellung nach Art. 13 KomG vorbehalten müssten.

Zudem entstünde die Situation, dass die LKW auf dem Markt M4 einen Gewinn in Form einer angemessenen Investitionsrendite in einer Höhe von 3,7% machen dürften, während wir – auch in der Zukunft mit der Grundversorgung belastet (Abschnitt 4.1.1 der Eignerstrategie der Regierung für die TLI vom 6. Mai 2014 (BuA Nr. 55/2014) – bei jedem PSTN-Anschluss mit einem Verlust von mindestens CHF [redacted] pro TAL und Monat rechnen müssten. Eine solche Ungleichbehandlung erweist sich als nicht verfassungsmässig und kann auch nicht im Interesse der Endkunden liegen.

Zusammenfassend kann die Gesamtsituation wie folgt beschrieben werden: Die Gesamtkosten pro TAL und Monat sind die Summe der Kosten von TLI (grauer Balken; Kostenreduktion von CHF [redacted] auf CHF [redacted]) und LKW (schwarzer und roter Balken; Kostensteigerung von CHF [redacted] auf [redacted] [Level Business] bis CHF [redacted] [Level Top]). Aufgrund der Entgelte laut Verfügungsentwurf erhöhen sich die Gesamtkosten pro TAL und Monat im Vergleich zum Ist-Zustand von CHF [redacted] um CHF [redacted] bzw. CHF [redacted] auf CHF [redacted] bzw. CHF [redacted]. Nachdem der Endkundenpreis unverändert bei netto CHF [redacted] verbleibt (grüner Balken), erhöht sich die Deckungslücke der TLI bei PSTN-Anschlüssen auf CHF [redacted] bis CHF [redacted] pro TAL und Monat:

[redacted]

**Benchmarking**

Wir können dem Verfügungsentwurf nicht entnehmen, dass die dem AK am 21. November 2014 zur Genehmigung übermittelten Entgelte einem Benchmarking unterzogen worden wären; d.h. dass es anhand dieser Entgelte zu einer Identifizierung allfälliger Ineffizienzen gekommen ist. Diesbezüglich scheint es sich so zu verhalten, dass das AK die ihm von den LKW am 21. November 2014 übermittelten Preise ganz einfach übernommen und dem (vom 25. November 2014 datierenden bzw. an diesem Tag publizierten) Verfügungsentwurf ohne weitere Prüfung und/oder Anpassung zu Grunde gelegt hat.

Diese Vorgehensweise können wir nicht teilen. Unserer Auffassung nach liegen die von den LKW übermittelten Preise so weit vom europäischen Durchschnittswert entfernt, dass sie – in Übereinstimmung mit Abschnitt 4.1.1.2 der Eignerstrategie der Regierung für die LKW vom 6. Mai 2014 (BuA Nr. 55/2014), derzufolge sich die Netzinfrastrukturangebote der LKW in regulierten Bereichen am europäischen Benchmark zu orientieren haben – auf jeden Fall angepasst werden müssen. Diese Preise lassen auf Ineffizienzen schliessen, die der Annahme einer effizienten Leistungserbringung i.S.v. Art. 38 Abs. 2 VKND entgegen stehen. D.h. bei diesen Preisen kann es sich nicht um kostenorientierte Entgelte i.S.v. Art. 38 Abs. 1 VKND handeln.

So ist – um ein Beispiel zu nennen – nicht ersichtlich, weshalb die von den LKW im September d.J. vorgenommene Wertberichtigung (Reduktion der Buchwerte der Netzkomponenten Kupfernetz [um

31%], Rohranlagen im Anschlussnetz [um 10%], Rohranlagen im Core-Netz [um 35%] und Technik in Kollokation [um 32%]), die laut Seite 6 des Verfügungsentwurfes an sich dazu führen sollte, „dass sich die Kosten für Abschreibung und Zinsen der betroffenen Anlagegruppen reduzieren", im Vergleich zu den per 16. Dezember 2009 genehmigten Entgelten eine Erhöhung des monatlichen Überlassungsentgelts für eine TAL von 18% bis 40% zur Folge hat: Trotz Berichtigung der Buchwerte dieser vier Anlagegruppen resultieren die Entgelte laut Verfügungsentwurf wie oben erwähnt in einer Kostensteigerung pro TAL und Monat samt Schaltung auf CHF 21,34 bzw. CHF 25,04.

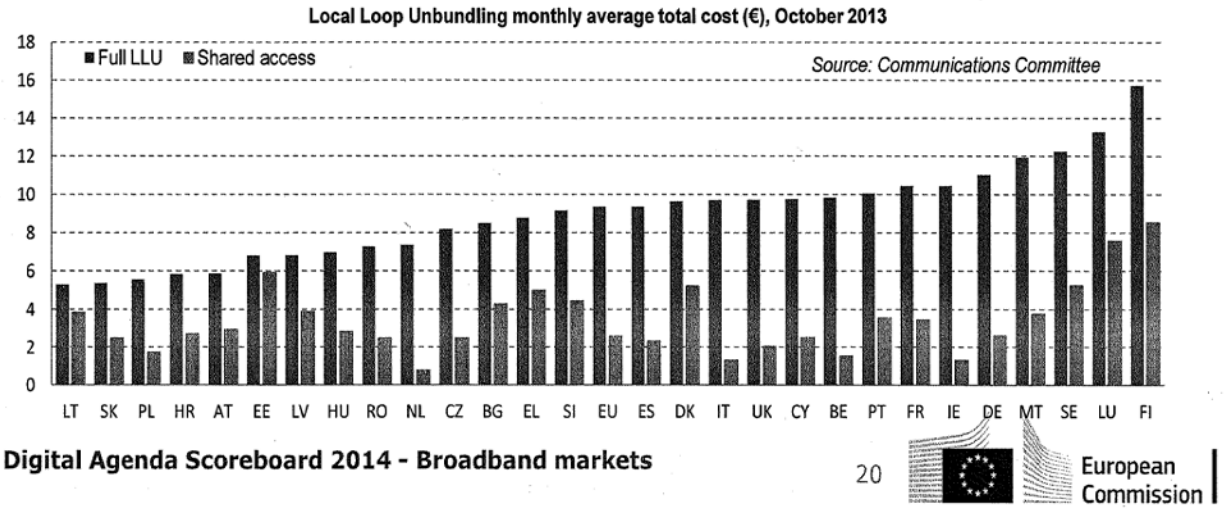
| | **Verfügungsentwurf** | |
|---|---|---|
| **Leistung** | **Entgelt Level Business** | **Entgelt Level TOP** |
| TAL | 13,30 | 13,30 |
| Level Business (monatlich) | 2,90 | 6,60 |
| Schaltung (einmalig[5]) | 5,14 | 5,14 |
| **Total pro Monat** | **21,34** | **25,04** |

Diese Kostensteigerung ist nicht nur mit der Wahl der Kostenrechnungsmethode (historische Vollkosten) zu erklären, der – wie oben erwähnt – systembedingte Nachteile innewohnen. Vielmehr spiegeln sich in dieser Kostensteigerung auch Ineffizienzen wie z.B. ein mit den Anforderungen des Marktes nicht vereinbarer Ausbau des Anschlussnetzes der LKW in qualitativer, aber auch in quantitativer Hinsicht (Stichwort „Overbuilt"); wie z.B. in Gestalt einer Erstellung von vom Markt nicht nachgefragter Kapazitäten oder in Form einer Anwendung nicht üblicher oder nicht erforderlicher Normen beim Netzausbau etc. (von einem Kaufpreis der passiven Netzinfrastruktur im Jahre 2006 in einer Höhe von CHF [redacted] Mio und einem Buchwert dieser Infrastruktur im Jahre 2013 von CHF [redacted] Mio ausgehend [BuA Nr. 21/2013, 86] haben die LKW diese Infrastruktur in den Jahren 2007 bis 2012 durchschnittlich für einen Betrag von CHF [redacted] Mio pro Jahr ausgebaut, was weder als üblich noch als erforderlich bezeichnet werden kann). Keine Berücksichtigung haben aber auch Verbundvorteile gefunden, die sich durch den gleichzeitigen Ausbau des Kupfer- und des CATV-Netzes der LKW hätten erzielen lassen.

Ineffizienzen wie diese sind durch Benchmarking zu identifizieren und durch einen Effizienzabschlag in Abzug zu bringen (Marktanalyse Markt M4, 75; Art. 38 Abs. 2 VKND), der sich – von den CHF [redacted] pro TAL und Monat laut Verfügungsentwurf ausgehend – an der nachstehenden, dem Digital Agenda Score Board 2014 der Europäischen Kommission entnommenen Übersicht über die monatlichen durchschnittlichen Kosten für eine TAL in EUR vom Oktober 2013 orientieren sollte (Local Loop Unbundling monthly average total cost [in EUR]). Weitere Vergleichswerte können der (dem AK bekannten) Verfügung der Eidgenössischen Kommunikationskommission ComCom vom 18. Dezember 2013 i.S. Sunrise Communications AG gegen Swisscom (Schweiz) AG betreffend Interkonnektion, Zugang zur vollständig entbündelten Teilnehmeranschlussleitung, Kollokation, Zugang zu den Kabelkanalisationen und Verrechnung von Teilnehmeranschlüssen des Festnetzes (2012/2013) entnommen werden.

[5] CHF 185,00 einmaliges Überlassungsentgelt auf drei Jahre aufgeteilt.

Die Benchmark-Werte der Europäischen Kommission vom Oktober 2013, als deren Quelle das Communications Committee angegeben wird, enthalten nicht nur die durchschnittlichen monatlichen Überlassungsentgelte pro TAL, sondern auch die auf drei Jahre aufgeteilten einmaligen Anschlusskosten bzw. -gebühren (Schaltungen). Stellt man diesen Werten die Entgelte laut Verfügungsentwurf gegenüber (d.h. die oben erwähnten CHF 21,34 pro TAL und Monat) und rechnet man diesen Wert bei einem Devisenkurs EUR:CHF von 1:1,2 in Euro um, ergibt sich bei einem daraus resultierenden Betrag von EUR 17,78 pro TAL und Monat, dass diese Entgelte im Vergleich zum EU-Durchschnitt nicht innerhalb der Bandbreite, sondern jenseits dieser Werte liegen; vergleichbar nur noch mit Finnland, einem Flächenstaat mit insbesondere geographisch ganz anderen Voraussetzungen bzw. nationalen Gegebenheiten als Liechtenstein. EUR 17,78 pro TAL und Monat repräsentieren EUR 8,43 mehr als der von der Europäischen Kommission per Oktober 2013 errechnete EU-Durchschnittswert von EUR 9,35 pro TAL und Monat; d.h. rund das Doppelte dieses Werts.




Einer solchen Entwicklung der Verrechnungspreise der LKW kann nicht gefolgt werden: Würde man die Entgelte laut Verfügungsentwurf genehmigen, läge das Ergebnis nicht mehr – wie noch im Jahre 2009 (Markanalyse Markt M4, 92) – um rund 9% über dem EU-Durchschnitt, sondern um sage und schreibe 90,2%. Dies, obwohl der EU-Durchschnitt laut Digital Agenda Score Board 2014 a.a.O. seit dem Jahre 2005 um 25% gesunken ist.

Nichts anderes gilt für die Kollokationspreise, die ebenfalls weit über dem Benchmark liegen: Laut Verfügungsentwurf sollen die LKW für einen $m^2$ eines abgeschlossenen Raumes (d.h. ohne Bereitstellung von Rackspace und/oder weiteren Diensten) monatlich ein Entgelt von CHF 18,00 verrechnen können. Eine solche Summe wird in Liechtenstein durchschnittlich für einen $m^2$ Wohnfläche, d.h. für die Miete einer nicht möblierten Wohnung bezahlt (Quelle: FMA, Liechtensteiner Immobilien- und Hypothekarmarkt, Vaduz 2013, 11); nicht aber für die Überlassung eines rohen Kollokationsraumes ohne zusätzliche Leistungen. Ein $m^2$ eines abgeschlossenen Raumes in einem Rohbau kann in Liechtenstein erfahrungsgemäss mit einem Betrag zwischen CHF 8,00 und CHF 13,00 pro Monat gemietet werden; damit im Einklang wird der Kollokationspreis von der ComCom in ihrer oben erwähnten Verfügung vom 18. Dezember 2013 für das Jahr 2013 in einer Höhe von CHF 7,49/$m^2$ fixiert. An diesen Wert werden die Verrechnungspreise der LKW, die auch an dieser Stelle nicht als kostenorientiert bezeichnet können, durch das AK anzunähern sein..

Vor diesem Hintergrund ersuchen wir das AK um eine Anpassung der Entgelte für die regulierten Produkte der LKW auf einen Wert unterhalb des EU-Durchschnitts.

**Anträge**

In prozeduraler Hinsicht halten wir fest, dass die vom AK gewährte Frist für eine öffentliche Konsultation des Verfügungsentwurfs nach Massgabe des Kriteriums der voraussichtlich beträchtlichen Auswirkungen auf dem betreffenden Markt (Art. 24 Abs. 1 und 46 Abs. 1 KomG) viel zu kurz bemessen ist. Eine Dauer von 14 Tagen nach Art. 24 Abs. 2 RKV halten wir im vorliegenden Fall nicht für angemessen; zumal wir uns in dieser Frist auch noch an zwei weiteren öffentlichen Konsultationen beteiligen mussten.

Davon abgesehen vermissen wir die weiter vorne relevierte Transparenz über wesentliche, für eine Stellungnahme zum Verfügungsentwurf massgebende Gesichtspunkte.

Zu diesen Gesichtspunkten gehört nicht nur die Verfügung des AK über die Genehmigung des Kostenrechnungsmodells der LKW vom 7. Oktober 2014, von der auf Seite 4 des Verfügungsentwurfs die Rede ist, sondern – sehr viel früher – vor allem auch die von Art. 38 Abs. 3 VKND vorgeschriebene Veröffentlichung einer Beschreibung der den LKW vom AK vorgeschriebenen Kostenrechnungsmethode (die etwas anderes konstituiert als das Kostenrechnungsmodell der LKW) in elektronischer Form samt Aufführung der wesentlichen Kostenarten und der Regeln der Kostenzuweisung. Transparenz haben wir aber auch zu Gesichtspunkten wie z.B. der Berechnung des kalkulatorischen Zinssatzes vermisst. Dazu verweisen wir auf das Obenstehende sowie darauf, dass es uns laut Urteil StGH 2013/197, Abschnitt 10.7, möglich sein muss, auch im gegenwärtigen Zeitpunkt noch „jegliche Ergebnisse des Marktanalyseverfahrens“ (zu dem wir unter anderem auch die Genehmigung des Kostenrechnungsmodells der LKW vom 7. Oktober 2014 zählen) bekämpfen zu können.

Aus diesem Grund stellen wir beim AK den **Antrag**, die öffentliche Konsultation über den am 25. November 2014 publizierten Verfügungsentwurf, mit dem die Entgelte für sämtliche regulierte Produkte der LKW genehmigt werden, nach einer Ergänzung des Verfahrens um die oben erwähnten Gesichtspunkte (Veröffentlichung der Beschreibung der den LKW vom AK vorgeschriebenen Kostenrechnungsmethode und der Genehmigung des Kostenrechnungsmodells der LKW vom 7. Oktober 2014 sowie Darlegung der Berechnung der kalkulatorischen Zinsen) zu wiederholen und uns für die Abgabe einer Stellungnahme zu diesem Verfügungsentwurf eine Frist von vier Wochen einzuräumen.

Davon abgesehen haben wir davon Kenntnis genommen, dass das AK die Entgelte für die regulierten Produkte der LKW auf den 1. Januar 2015 in Kraft setzen will; was eine Genehmigung dieser Entgelte noch in diesem Jahr zur Voraussetzung haben würde. Mit dieser Absicht können wir uns ebenfalls nicht einverstanden erklären; wird ein solcher Fahrplan unseren Rechten und rechtlich geschützten Interessen als Hauptabnehmer der auf dem Markt M4 regulierten Produkte der LKW doch nicht gerecht. In dieser Stellung sind wir vom Verfügungsentwurf faktisch und unmittelbar betroffen und damit, nach ständiger Rechtsprechung, eine Partei des Verfahrens (Art. 92 Abs. 1 LVG; LES 1999, 96 u.a.m.). Wir ersuchen das AK daher darum, die Entgelte für die regulierten Produkte der LKW frühestens mit Wirkung per 1. April 2015 zu genehmigen. Eine rückwirkende Genehmigung dieser Entgelte

ist zu jenem Zeitpunkt immer noch möglich; das Gleiche gilt für eine Rückabwicklung von bis zu jenem Zeitpunkt verrechneten monatlichen Überlassungsentgelten.

Mit freundlichen Grüssen

Telecom Liechtenstein AG

Mathias Maierhofer
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Aldo Frick
Bereichsleiter Technik
Mitglied der Geschäftsleitung