

Päiväys/ 24.9.2018
Datum

VR-Yhtymä Oy

Dnro/Dnr TRAFI/2722/03.06.01/2018

PL 488 (Radiokatu 3)
00101 Helsinki

Viite/
Referens

VR-Yhtymä Oy:n rajaliikenteen logistiikka- ja vaihtotyöpalvelujen hinnoittelu

1. Päätös.....	3
2. Käsittelyn vaiheet	3
3. Tapahtumien kuvaus.....	3
4. Oikeudellinen arviointi: asian arviointi rautatielain säännösten puitteissa	5
4.1. Vaatimus kilpailulain mukaisesta arvioinnista	5
4.1.1. Fenniarailin vaatimukset	5
4.1.2. Sääntelyelimen ratkaisu koskien kilpailulain mukaista arviointia.....	5
4.2. Rajapalvelu	5
4.2.1. Fenniarailin vaatimukset	5
4.2.2. VR:n kanta.....	5
4.2.3. Sääntelyelimen ratkaisu koskien rajapalvelun suhdetta rautatielain säännöksiin.....	6
4.3. Rajaliikenteeseen liittyvä varsinainen vaihtotyöpalvelu	7
4.3.1. Fenniarailin vaatimukset	7
4.3.2. VR:n kanta.....	7
4.3.3. Sääntelyelimen ratkaisu koskien varsinaisen vaihtotyöpalvelun suhdetta rautatielain säännöksiin	8
4.4. Rajaliikenteeseen liittyvä vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu	9
4.4.1. Fenniarailin vaatimukset	9
4.4.2. VR:n kanta.....	9
4.4.3. Sääntelyelimen ratkaisu koskien rajaliikenteeseen liittyvän vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun suhdetta rautatielain säännöksiin	9
4.5. Rajaliikenteeseen liittyvät Suomen sisäiset tarkastukset	10
4.5.1. Fenniarailin vaatimukset	10
4.5.2. VR:n kanta.....	10
4.5.3. Sääntelyelimen ratkaisu koskien rajaliikenteeseen liittyviä Suomen sisäisiä rajatarkastuksia.....	11
5. Oikeudellinen arviointi: prosessiin liittyvät ja sisällölliset kysymykset	11

5.1. VR:n soveltaman hinnoittelun keskeyttämistä koskeva vaatimus	11
5.1.1. Fenniarailin vaatimukset ja VR:n kanta	11
5.1.2. Sääntelyelimen ratkaisu koskien VR:n soveltaman hinnoittelun keskeyttämistä	11
5.2. Yleiset hinnoittelun arviointia koskevat huomiot	12
5.3. Yleiset hinnoittelua koskevat Fenniarailin vaatimukset	13
5.4. Rajapalvelun hinnoittelu	13
5.4.1. Käyttöönottolupamenettely	13
5.4.2. Rajajunaliikenne	13
5.4.3. Tietojärjestelmät	13
5.4.4. Rajatarkastus	14
5.4.5. Palvelukeskus ja operaatiokeskus	14
5.4.6. Kiinteistökustannukset	15
5.4.7. Sääntelyelimen ratkaisu koskien rajapalvelun hinnoittelua	15
5.5. Varsinaisen vaihtotyöpalvelun hinnoittelu: rakenteelliset kysymykset	16
5.5.1. Fenniarailin vaatimukset	16
5.5.2. VR:n kanta	17
5.5.3. Sääntelyelimen ratkaisu koskien hinnoittelun rakenteellisiä kysymyksiä	18
5.6. Seisontamaksu	18
5.6.1. VR:n kanta	19
5.6.2. Sääntelyelimen ratkaisu koskien seisontamaksua	19
5.7. Varsinaisen vaihtotyöpalvelun hinnoittelun perusteiden yksityiskohtainen arviointi	19
5.7.1. Henkilöstön kustannukset	19
5.7.2. Vaihtotyövetureiden kustannukset	20
5.7.3. Yleiskustannukset	20
5.7.4. Kate	20
5.7.5. Sääntelyelimen ratkaisu koskien vaihtotyöpalvelun hinnoittelua	20
5.8. Suomen sisäisten vastaanottotarkastusten hinnoittelu	22
5.8.1. Sääntelyelimen ratkaisu koskien Suomen sisäisten vastaanottotarkastusten hinnoittelua	22
5.9. Vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelu	22
5.9.1. Sääntelyelimen ratkaisu koskien vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelua	23
5.10. VAK-liikenteen hinnoittelu	23
5.10.1. Sääntelyelimen ratkaisu koskien VAK-liikenteen hinnoittelua	23
6. Yhteenveto velvoitteista ja VR:ltä vaadittavista muutoksista	23
6.1. Yleiset velvoitteet vallitsevissa olosuhteissa	23
6.2. Vaadittavat hinnoittelun rakenteelliset muutokset	24
6.3. Muut vaadittavat muutokset	24
7. Hinnoittelun julkisuus	25
8. Sovelletut säännökset	26
9. Muutoksenhaku	26
10. Lisätiedot	26

1. Päätös

VR-Yhtymä Oy:n soveltama hinnoittelu ei kaikilta osin täytä rautatielain (304/2011) tai sen perusteella annettujen asetusten vaatimuksia. Sääntelyelin määrää VR-Yhtymä Oy:tä korjaamaan hinnoitteluaan ja palvelujen jaotteluaan jäljempänä kuvatuin osin.

2. Käsittelyn vaiheet

Fenniarail Oy¹ toimitti 29.12.2017 päivätyn, VR-Yhtymä Oy²:n rajaliikenteen logistiikkapalvelun³ ja vaihtotyöpalvelun hinnoittelua koskevan valituksen rautatiealan sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi. Rautatielain (304/2011) 73 §:n mukaan sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia on ratkaistava ensisijaisesti sovittelemalla. Sääntelyelin perehtyi osapuolten vaatimuksiin ja näkemyksiin, ja teki niiden pohjalta ensimmäisen vaiheen sovitteluesityksen 4.3.2018, jossa oli tarkoituksena hakea sovitteluratkaisua hinnoittelun rakenteellisista kysymyksistä. Sovittelu kariutui ja sovitteluvaihe asiankäsittelyssä päättyi 20.4.2018. Sääntelyelin on saanut osapuolilta lukuisia selvityksiä ja lisäksi tavannut VR:ää useita kertoja. Sääntelyelin toimitti 23.8.2018 päätösluonnoksen osapuolten kuultavaksi. Osapuolet toimittivat vastineensa kuulemispyyntöön 7.9.2018 ja VR vielä siihen liittyviä lisätietoja 21.9.2018.

3. Tapahtumien kuvaus

Asiassa on kyse VR:n Fenniarailille toimittamasta rajapalvelusta ja vaihtotyöpalvelusta sekä niihin liittyvästä VAK-liikenteen hinnoittelusta. [** Poistettu liikesalaisuutena. **] Fenniarailin näkemyksen mukaan VR:n soveltama hinnoittelu ei muun muassa täytä rautatielain vaatimuksia.

VR:n rajapalvelu sisältää seuraavat osa-alueet:

- rajajunaliikenne (RZD⁴:n veto Suomen puolen ratapihalle ja takaisin)
- vaunujen manuaalisesti tehtävä rajatarkastus ajokunnon varmistamiseksi
- käyttöönottolupamenettely viranomaisille
- tietojärjestelmät, joiden kautta tuontiliikenteen asiakirjat kulkevat, ja
- operaatio- ja palvelukeskus, jotka ylläpitävät yllä olevia toimintoja.⁵

[** Poistettu liikesalaisuutena. **]

Rajapalvelussa tarvitaan kuljetussopimus Venäjän valtion operaattorin RZD:n kanssa. Tällä hetkellä VR:llä on kahdenvälinen sopimus RZD:n kanssa, jonka perusteella RZD luovuttaa vaunut, tavarat, rahtikirjatiedot ja muut kuljetusta koskevat tiedot VR:lle.⁶

VR:n varautuminen raja-asemilla junien tuloon on sen mukaan jatkuvaa riippumatta siitä minkä operaattorin vaunuja on tulossa Suomeen. Päivystysajat vaihtelevat raja-asemakohtaisesti, esim. Vainikkalassa päivystys on 24 h/vrk, Imatrankoskella

¹ Jäljempänä Fenniarail.

² Jäljempänä VR.

³ Jäljempänä rajapalvelu.

⁴ Venäjän valtion operaattori.

⁵ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁶ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

klo 8.00-23.00, Niiralassa se on hieman lyhyempi. Aukioloajoista on sovittu venäläisen osapuolen kanssa.⁷

VR:n vaihtotyöpalvelu sisältää seuraavat osa-alueet:

- vaunujen luovutustarkastukset
- kuuntelu
- vaihtotyömääräys
- mahdollinen vaunujen veto toiselle ratapihalle
- uusien vaunuryhmien muodostaminen
- kytKentä
- jarrujen koettelu
- jarrujohdon koettelu.⁸

[Poistettu liikesalaisuutena. *]*

Vaihtotyöpalvelun erityispiirre käsillä olevassa tapauksessa on se, että samassa vaihtotyön kohteena olevassa junassa on sekä Fenniarailin että VR:n vaunuja satunnaisessa kokoonpanossa. Suurimmalta osin raja- ja vaihtotyöpalvelun perusprosessi on sekajunan⁹ työvaiheiden osalta samanlainen riippumatta siitä, onko junassa eri operaattoreille meneviä vaunuja vai ei.¹⁰

VR:llä on henkilöstöä liikennepaikoilla, joilla käsillä olevan tapauksen palvelut tarjotaan. *[* Poistettu liikesalaisuutena. *]* VR:llä on läsnäolonsa ja pitkäaikaisen toimintansa perusteella vahva rooli käsillä olevan tapauksen kannalta oleellisilla ratapihoilla.

Tilanne on vaihtotyöpalvelujen käytön osalta jo sopimusten solmimisen jälkeen merkittävästi muuttunut. Fenniarail on tehnyt itse vaihtotöitä Imatra-T -ratapihalla *[* Poistettu liikesalaisuutena. *]*. Vainikkalassa Fenniarail tarvitsee vielä VR:n tarjoamaa vaihtotyöpalvelua, mutta sen tavoitteena on sielläkin aloittaa vaihtotöiden tekeminen *[* Poistettu liikesalaisuutena. *]*.¹¹ VR:n hinnoittelun selvittäminen on ollut Fenniarailille sen liiketoiminnan näkökulmasta kiireellistä¹². Täten aikaviiveet oman toiminnan aloittamiselle ratapihoilla kertovat omalta osaltaan siitä, miten valmistautumattomat käsillä olevan tapauksen kannalta oleellisten Liikenneviraston hallinnoimien ratapihojen toimintamallit käytännössä ovat monitoimijaympäristön tarpeille. Ratapihojen toiminta perustuu vahvasti VR:n läsnäoloon. Toisaalta oman toiminnan aloittaminen kertoo myös siitä, että varsinkin vaihtotöiden osalta palveluntarjonnan olosuhteet ovat monitoimijaympäristön aloitusvaiheen vuoksi nopeassa muutoksessa.

⁷ VR:n ja sääntelyelimen 22.1.2018 välisen tapaamisen muistio.

⁸ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁹ Sekajuna tarkoittaa sellaista vaunukokoonpanoa, jolle joudutaan tekemään vaihtotöitä.

¹⁰ VR:n ja sääntelyelimen 22.1.2018 välisen tapaamisen muistio.

¹¹ Fenniarailin 20.6.2018 päivätty vastine.

¹² Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus VR-Yhtymä Oy:n hinnoittelusta.

4. Oikeudellinen arviointi: asian arviointi rautatielain säännösten puitteissa

4.1. Vaatimus kilpailulain mukaisesta arvioinnista

4.1.1. Fenniarailin vaatimukset

Fenniarailin käsityksen mukaan sääntelyelimen toimivaltaan kuuluu 71 b §:n mukaan tutkia hinnoittelun kohtuullisuus, vaikka kohtuullisuusvelvollisuus perustuisikin esimerkiksi kilpailulakiin eikä rautatielakiin.¹³

4.1.2. Sääntelyelimen ratkaisu koskien kilpailulain mukaista arviointia

Kilpailulain noudattamista Suomessa valvoo Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV), ja sääntelyelimen toimivalta rajoittuu rautatielain sekä muihin rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten mukaisiin tehtäviin. Täten sääntelyelin ei tutki käsillä olevan tapauksen hinnoittelua kilpailulain perusteella.

4.2. Rajapalvelu

4.2.1. Fenniarailin vaatimukset

Fenniarailin näkemyksen mukaan VR on rataverkon haltija ja palvelupaikan ylläpitäjä rajapalvelua koskevalla rataverkolla tarjottavissa palveluissa. Kyseessä on selkeästi palveluntarjoamisvelvoitteen mukainen palvelu. Se on ainakin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 c ja f –kohtien (rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annettun valtioneuvoston asetuksen¹⁴ (1489/2015) 2 § 3 ja 6-kohdat) mukainen palvelu.¹⁵

Toissijaisesti kyseessä on Fenniarailin näkemyksen mukaan rautatiepalveluasetuksen 4 § 3-kohdan mukainen erikseen sovittava palvelu. Jos palvelua ei katsottaisi kyseiseksi lisäpalveluksi, olisi Fenniarailin mukaan kyse rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 4 kohdan mukaisesta oheispalvelusta, koska se sisältää ainakin liitteen II 4 a-kohdan (rautatiepalveluasetuksen 5 § 1-kohta) mukaisen televiestintäverkkojen käyttömahdollisuuden VR:n kautta ja liitteen II 4 c-kohdan (rautatiepalveluasetuksen 5 § 3-kohta) mukaisen liikkuvan kaluston teknisen tarkastuksen. Koska VR tarjoaa oheispalveluja ulkopuolisille tahoille sekä lisäpalveluja, sen on tarjottava niitä kaikille palveluja tarvitseville tahoille sen omat toiminnot mukaan luettuna yhdenvertaisin ja kohtuullisin hinnoin.¹⁶

4.2.2. VR:n kanta

VR:n näkemyksen mukaan rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä II mainitut palvelut on lueteltu tyhjentävästi eikä direktiivin liitteessä II mainita rajapalvelua palveluvelvoitteen piirissä olevana palveluna. Rajapalvelumalli on VR:n kehittämä uusi palvelumalli muuttuneeseen Suomen ja Venäjän väliseen rajaliikenteeseen ja on siksi poikkeuksellinen ja ainutlaatuinen palvelu EU:n mittakaavassa.¹⁷

Fenniarailin väite, jonka mukaan VR on käytännössä rataverkon haltija rajapalveluissa, ei pidä VR:n mukaan paikkaansa, eivätkä rajapalvelun palvelupaikat ole VR:n hallinnassa. Rataverkon haltija on rautatielain 2 §:n ja 34 §:n mukaisesti Liikennevirasto ja muut operaattorit voivat halutessaan tehdä sopimuksen Liikenneviraston kanssa hyödyntääkseen sen infrastruktuuria palvelun hankkimiseksi.¹⁸

¹³ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus VR-Yhtymä Oy:n hinnoittelusta.

¹⁴ Jäljempänä rautatiepalveluasetus.

¹⁵ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

¹⁶ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

¹⁷ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

¹⁸ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

Rajapalvelussa tarvitaan kuljetussopimus Venäjän valtion operaattorin RZD:n kanssa. Muut operaattorit voivat VR:n mukaan yhtä lailla halutessaan solmia vastaavan kuljetussopimuksen RZD:n kanssa. Myös tarvittavat tietoliikenneyhteydet sekä niiden valvonta on mahdollista järjestää omatoimisesti.¹⁹

VR toteaa, että se on alun perin oma-aloitteisesti ehdottanut uutta toimintamallia, jolla se tarjoaa rajapalvelua muiden operaattoreiden käyttöön toimivan kilpailun takaamiseksi. Rajapalvelun tyyppistä palvelua ei ole sisällytetty rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II listaukseen palveluista, joten se ei kuulu rautatielain palveluvelvoitteen piiriin.²⁰

Rajapalvelu ei ole VR:n mukaan myöskään direktiivin liitteen II mukainen lisäpalvelu tai oheispalvelu. Rajapalvelu ei ole erikoiskuljetusten avustamista, eikä siten lukeudu lisäpalveluihin. Se ei lukeudu myöskään direktiivin tarkoittamiin oheispalveluihin. Palveluun ei sisälly oheispalveluihin listattua televiestintäverkkojen käyttömahdollisuutta, kuten Fenniarail valituksessaan väittää.²¹

Rajapalvelu ei lukeudu oheispalveluihin siitäkään syystä, että rajapalveluun liittyvä tekninen tarkastus ei ole direktiivin liitteen II oheispalvelun mukaista liikkuvan kaluston teknistä tarkastusta. Rajapalveluun kuuluva tekninen tarkastus poikkeaa VR:n omalle kalustolle tehtävästä teknisestä tarkastuksesta siten, että raja-asemalla Suomeen saapuville IVY-standardin mukaisille vaunuille tehtävän tarkastuksen perusteella Suomen rataverkolla liikkuva kalusto hyväksytään poikkeusluvalla vastaanotetuksi ja se todetaan liikennöintikelpoiseksi. Samalla vastuu vaunukalustosta siirtyy VR:lle sen Suomessa oloajalle siltä osin, kuin VR on kaluston operaattorina. Lisäksi raja-asemalla tehtävälle tekniselle tarkastukselle on olemassa oma erillinen koulutusohjelmansa, koska kalusto poikkeaa suomalaisesta vaunukalustosta mm. alusta-, teli- ja jarrurakenteiden osalta. Raja-asemalla tehtävään tekniseen tarkastukseen liittyy lisäksi radassa sijaitsevia lovipyöräilmaisimia täydentävä kuuntelutarkastus.²²

Rajapalvelun hinnoittelua ei VR:n mukaan tule arvioida rautatielain hinnoittelua koskevien vaatimusten perusteella.²³

4.2.3. *Säätelyelimen ratkaisu koskien rajapalvelun suhdetta rautatielain säännöksiin*

Rautatielain 33 §:n 2 momentin mukaan: "Jos palvelupaikan ylläpitäjä tuottaa joitakin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan lisäpalveluja, sen on tarjottava niitä pyynnöstä syrjimättä ja tasapuolisesti rautatieliikenteen harjoittajille". Lisäksi saman pykälän 6 momentin mukaan "Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja niiden ehdoista annetaan valtioneuvoston asetuksella". Rautatiemarkkinadirektiivi ei ole EU-jäsenmaissa suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, ja se on Suomessa pantu täytäntöön rautatielailla. Täten rautatiepalveluasetus tarkentaa rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3-kohtaa vastaavien lisäpalvelujen sisältöä kansallisessa lainsäädännössä: "muut kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettut erikseen sovittavat palvelut, kuten vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta ja erikoiskuljetusten avustaminen liikenteessä".

VR:n tarjoama rajapalvelu on ainakin Venäjänliikenteen kilpailun avautumisen alkuvaiheessa keskeinen edellytys sille, että kilpailu voi käytännössä toimia Suomen rataverkon osalta. VR:llä on vakiintunut asema rajapalvelujen tuottamisessa ja

¹⁹ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

²⁰ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

²¹ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

²² VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

²³ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

yhteistyön tekemisessä RZD:n kanssa. Rautatiepalveluasetuksen 4 § 3-kohdan lista ei ole tyhjentävä, ja esimerkkinä mainitut vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta ja erikoiskuljetusten avustaminen liikenteessä ovat luonteeltaan tulkittavissa vähimmäiskäyttöpalveluja (rautatiepalveluasetuksen 1 §) tukemaan tarkoitetuiksi erikseen sovittaviksi palveluiksi. Samaten rajapalvelu on vähimmäiskäyttöpalveluja tukemaan tarvittava erikseen sovittava palvelu, jota VR tuottaa, eikä se sisälly rautatiepalveluasetuksen 2 § palveluihin. Näiden olosuhteiden vallitessa ei ole perusteita jättää soveltamatta rautatiepalveluasetuksen 4 § 3-kohtaa rajapalveluun.

Täten sääntelyelimen näkemyksen mukaan rajapalvelua tulee käsillä olevassa asiassa ja nykyisten markkinaolosuhteiden vallitessa arvioida rautatiepalveluasetuksen 4 § 3-kohdan tarkoittamana erikseen sovittavana palveluna. Koska rajapalvelua tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla (rautatielaki 33 §). Palvelua tulee pyynnöstä tarjota kaikille rautatieliikenteen harjoittajille syrjimättä ja tasapuolisesti.

4.3. Rajaliikenteeseen liittyvä varsinainen vaihtotyöpalvelu

Tässä kohdassa on käsitelty VR:n vaihtotyöpalvelukokonaisuudesta pelkästään varsinaista järjestelyratapihalla tapahtuvaa vaihtotyötä. Vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu ja Suomen sisäiset vastaanottotarkastukset on käsitelty jäljempänä eri kohdissa.

4.3.1. Fenniarailin vaatimukset

Fenniarailin näkemyksen mukaan vaihtotyöpalvelu on selkeästi palveluntarjoamisveloitteen alainen palvelu, joka kuuluu hinnoitella rautatielain vaatimukset täyttäen. Fenniarail viittaa rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 b ja c -kohdan (rautatiepalveluasetuksen 2 § 2 ja 3-kohdat) mukaisiin palvelupaikkoihin. Lisäksi Fenniarail vetoaa siihen, että VR toimii käytännössä palvelupaikan yksinomaisena ylläpitäjänä tarjoamiaan palveluja varten.²⁴

4.3.2. VR:n kanta

VR:n näkemyksen mukaan mm. laskumäkeen liittyvä palvelu on palvelupaikalla tarjottavaa palvelua rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II tarkoituksessa (kohta 2.c), mutta vaihtotyö ei ole tällaista palvelua. Vaihtotyöpalvelun tarjoamiseksi vaadittava fyysinen infrastruktuuri ja palvelupaikat²⁵ ovat rataverkon haltijan Liikenneviraston hallinnassa, eivät VR:n hallinnassa. Operaattorit voivat halutessaan tehdä sopimuksen rataverkon haltijan Liikenneviraston kanssa palvelupaikan käytöstä ja hyödyntää Liikenneviraston infrastruktuuria. Fenniaraililla on sen lisäksi, että se voi itse suorittaa vaihtotöitä, mahdollisuus ostaa vaihtotyöpalvelua muiltakin toimijoilta kuin VR:ltä.²⁶

Vaihtotyöpalvelu ei VR:n mukaan ole palveluveloitteen alainen palvelu rautatiemarkkinadirektiivin ja rautatiepalveluasetuksen perusteella. VR:n vaihtotyöpalvelu on palvelu, jota tarjotaan osana VR:n rautatieliikenteen kuljetuspalvelua. Vaihtotyöpalvelu ei ole rautatieliikenteen huolto- ja tukipalvelu, vaan kiinteä ja oleellinen osa kuljetuspalveluoperointia. Rajaratapihalla tehtävä vaihtotyö ei käytännössä poikkea lainkaan muiden ratapihojen vaihtotyöstä. VR:n kuljetuspalvelu ja vaihtotyöpalvelu sen osana eivät näin ollen kuulu rautatielain palveluveloitteen soveltamisalan piiriin.²⁷

²⁴ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

²⁵ Rautatiemarkkinadirektiivi liite II, kohta 2.

²⁶ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

²⁷ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

Koska vaihtotyötä tai vaihtotyöhön liittyviä palveluita ei ole sisällytetty direktiivin liitteeseen II, vaihtotyöpalvelun hinnoittelua ei tule arvioida rautatielain palveluvelvoitetta koskevien hinnoittelusäännösten perusteella vaan normaalisti kilpailulain hinnoittelua koskevien säännösten perusteella.²⁸

4.3.3. *Säätelyelimen ratkaisu koskien varsinaisen vaihtotyöpalvelun suhdetta rautatielain säännöksiin*

Rautatiepalveluasetuksen 2 § 1 momentin mukaan Liikenneviraston valtion rataverkon haltijana, yksityisraiteen haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan tai muun palvelupaikan ylläpitäjän on tarjottava radan käyttöoikeus ja pääsy kyseisessä pykälässä mainituille palvelupaikoille ja niissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin, kun ne ovat olemassa. Vastaava velvoite on johdettavissa rautatielain 34 § 1 momentista lukemalla yhdessä sen kanssa mainitun pykälän viittauksen mukaisesti rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2-kohtaa.

VR tarjoaa käsillä olevassa tapauksessa vaihtotyöpalvelua Liikenneviraston hallinnoimalla järjestelyratapihalla. Liikennevirasto hallinnoi radan käyttöoikeutta palvelupaikassa ja pääsyä palvelupaikalle tekemällä käyttösopimuksia ratapihojen käytöstä. Säätelyelin toteaa, että rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2-kohdassa ei luetella kaikkia mahdollisia palveluja, vaan pikemminkin kuvataan palvelupaikat, joilla tarjottavia palveluja velvoitteet koskevat. Vaihtotyöt tai junanmuodostus, joista käsillä olevassa tapauksessa on kyse, kuuluvat järjestelyratapihalla tarjottaviin, palvelupaikan tarkoitus huomioiden keskeisiin palveluihin, joiden rajaamiselle velvoitteiden ulkopuolelle ei ole perusteita.

Rautatielaki yhdessä rautatiepalveluasetuksen ja rautatiemarkkinadirektiivin kanssa kohdistaa samat velvoitteet sekä tahoon, joka hallinnoi palvelupaikalle pääsyä, että tahoon, joka tarjoaa palvelupaikalla palveluja. Myös komission palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettu täytäntöönpanoasetus²⁹ (2017/2177) antaa tulkinta-apua siihen, että samalla palvelupaikalla voi toimia useita palvelupaikan ylläpitäjiä (esim. 8. johdantolause ja 5(4) artikla).

Liikennevirasto ei järjestelyratapihojen toimintamallinsa mukaan tarjoa palvelupaikalle pääsyä hallinnoivana tahona vaihtotyöpalvelua, vaan rautatieliikenteen harjoittajat suorittavat sen liikennöimilleen vaunuille itsepalveluna. Koska VR tarjoaa vaihtotyöpalveluja omiin kuljetuksiinsa liittyvien vaihtotöiden lisäksi muille rautatieliikenteen harjoittajille³⁰ Vainikkalan, Imatran tavara-aseman ja Niiralan järjestelyratapihoilla, joilla tarjottavat palvelut ovat rautatielain 34 § mukaisten velvoitteiden alaisia, asiassa ei ole tarpeen selvittää VR:n palvelupaikan ylläpitäjän tunnusmerkistön täyttymistä muilta osin. VR:ää koskevat rautatielain 34 § mukaiset velvoitteet mainituilla järjestelyratapihoilla tarjoamansa vaihtotyöpalvelun osalta. Lisäksi tätä tulkintaa tukee se, että VR:llä on merkittävästi ratapihahenkilöstöä ja vaihtotyövetureita allokoituina resursseina sekä pitkän ajan kuluessa vakiintunut asema kyseisillä ratapihoilla ja Liikenneviraston toimintamalli jättää toimijoille isohkon roolin. Vaikka Fenniarail tällä hetkellä suorittaakin vaihtotöitä jossain määrin itsepalveluna, eivät ratapihojen toimintamallit tällaisen operoinnin aloittamiseen liittyvien viiveiden perusteella näytä täysin tukevan monitoimijaympäristön tarpeita siten, että uudet toimijat olisivat samassa asemassa VR:n kanssa.

²⁸ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

²⁹ Jäljempänä komission palvelupaikka-asetus. Asetusta sovelletaan pääosin 1.6.2019 alkaen.

³⁰ Tällä hetkellä Fenniarailille.

Edellä esitetyn perusteella VR:n tulee erottaa edellä mainituilla järjestelyratapihoilla tarjoamansa palvelut vaihtotyönä tehtävästä vetopalvelusta ja vastaanottotarkastuksista sekä esittää vaihtotyöpalvelulle niistä eritelty hinta tai periaatteet, joiden perusteella hinta voidaan laskea. Palvelusta perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia palvelujen hakijoita kohtaan. Korvaus ei saa ylittää palvelujen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisätynä kohtuullisella tuotolla. Palvelujen tai palvelupaikan käytön hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajauksia. Se ei saa suosia omaa liikennöintitoimintaansa vaihtotyöpalvelun tarjonnassa. VR voi rautatielain 34 §:ssä ja 1.6.2019 alkaen komission palvelupaikka-asetuksessa määriteltyjen menettelyjen puitteissa kieltäytyä³¹ tarjoamasta palvelua, kun palvelua haetaan.

Silloin kun lopputuoteasiakas hankkii VR:ltä kuljetuspalvelun päästä päähän kokonaispakettina, johon sisältyy teknisessä mielessä myös vaihtotöiden suorittamista, VR ei ole kyseiseen lopputuoteasiakkaaseen nähden edellä mainittujen, vaihtotyöpalvelua koskevien rautatielain velvoitteiden alainen.

4.4. Rajaliikenteeseen liittyvä vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu

4.4.1. Fenniarailin vaatimukset

Fenniarail toteaa, että vaikka katsottaisiin, että Fenniarail voisi itse suorittaa vaihtotyön, VR:n palveluun kuuluvan vetopalvelun tulee katsoa kuitenkin olevan palvelu, joka tulee hinnoitella kohtuullisesti. VR on tällä hetkellä ainoa taho, joka voi suorittaa vaunujen vetopalvelun Imatrankosken raja-asemalta Imatran tavarasemalle.³²

4.4.2. VR:n kanta

Vetopalvelu kuuluu VR:n palveluryhmittelyssä osaksi vaihtotyöpalvelukokonaisuutta.³³ Jos jotain tiettyä palvelua ei nimenomaisesti ja selkeästi ole sisällytetty direktiivin liitteen II listaan palveluista, sen ei VR:n mukaan ole katsottava olevan palveluvelvoitteen alainen palvelu. Erilaisten palvelujen ei tulisi tulkita kuuluvan rautatiepalveluasetuksen 4 § 3-kohdan ”muut palvelut”-kategoriaan sillä perusteella, että pykälän listaus ei ole tyhjentävä.³⁴

Vaikka vetopalvelu ei edellytä sopimusta RZD:n kanssa eikä valtiosopimus sitä estä, toisen operaattorin liikennöinti Imatrankoskelle olisi VR:n mukaan kuitenkin käytännössä hankalaa.³⁵ Imatrankosken ja Imatran tavaraseman välisen, liikennepaikan sisäisen vetopalvelun kohdalla toimintamalli on VR:n mukaan identtinen riippumatta siitä, saapuuko Venäjältä kokojuna vai vaihtotyötä vaativa vaunuryhmistä koostuva kokoonpano.³⁶

4.4.3. Sääntelyelimen ratkaisu koskien rajaliikenteeseen liittyvän vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun suhdetta rautatielain säännöksiin

VR vastaanottaa valtiosopimuksen perusteella Venäjältä saapuvan vaunukokoonpanon, koska se on ainoa Suomen puolella toimiva rautatieyrittäjä, jolla on sopimus rajaliikenteestä RZD:n kanssa. Lisäksi toisen rautatieoperaattorin liikennöinti Imatrankoskelle on VR:nkin mukaan käytännössä hankalaa, eikä kyseisellä ratapihalla ole tilaa tehdä vaihtotyötä. Koko Venäjältä Imatrankoskelle saapunut vaunukokoonpano on siis käytännössä siirrettävä VR:n toimesta Imatran tavarasemalle, eivätkä muut rautatieliikenteenharjoittajat pysty noutamaan

³¹ Ottamatta luonnollisestikaan kantaa VR:n mahdollisiin sopimusvelvoitteisiin.

³² Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

³³ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

³⁴ VR:n vastine sovitteluesitykseen 16.4.2018.

³⁵ VR:n ja sääntelyelimen tapaamisen 22.1.2018 muistio.

³⁶ VR:n 2.3.2018 päivätty vastine.

liikennöimiään vaunuja Imatrankoskelta. Niin kauan, kun vaihtotyönä tehtävää vetopalvelua hoitaa vain yksi operaattori, sääntelyelin tulkitsee liikennepaikan sisäisen vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun Imatrankoskelta Imatran tavara-asemalle käsillä olevan tapauksen olosuhteissa rajapalvelua täydentäväksi, rautatiepalveluasetuksen 4 § 3-kohdan tarkoittamaksi lisäpalveluksi, vaikka vetopalvelu yleisesti ei tällainen palvelu olekaan. Käsillä olevan tapauksen vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu on samanluonteinen palvelu rautatiepalveluasetuksen 4 §:n 3-kohdan esimerkkien kanssa. Ne voivat olla kuljetuksia avustavia. Koska vaihtotyönä tehtävää vetopalvelua tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla (rautatielaki 33 §). Palvelua tulee tarjota muille rautatietieliikenteen harjoittajille, jos sitä ylipäättään tuottaa.

Termiä "vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu" käytetään tässä yhteydessä selvyiden vuoksi ja sillä tarkoitetaan Imatrankosken ja Imatra tavara-aseman välistä rajaliikenteeseen liittyvää, tällä hetkellä vaihtotyönä liikennöitävää vetopalvelua. Jos liikennöintimuoto jatkossa muuttuu, tämän päätöksen johtopäätökset koskevat samalla tavalla kyseistä palvelua.

4.5. Rajaliikenteeseen liittyvät Suomen sisäiset tarkastukset

4.5.1. Fenniarailin vaatimukset

Vastaanottotarkastuksista laskuttaminen Fenniaraililta on sen mukaan lähtökohtaisesti väärin.³⁷ [* Poistettu liikesalaisuutena. *]

4.5.2. VR:n kanta

Koska vaihtotyötä tai vaihtotyöhön liittyviä palveluita ei ole sisällytetty direktiivin liitteeseen II, vaihtotyöpalvelun hinnoittelua ei tule arvioida rautatielain palveluvelvoitetta koskevien hinnoittelusäännösten perusteella vaan normaalisti kilpailulain hinnoittelua koskevien säännösten perusteella.³⁸

Tarkastukset Kuusankosken ja Lauritsalan rautatieasemilla liittyvät VR:n mukaan linjaliikenteen uuteen toimintamalliin, minkä vuoksi VR katsoo niiden sisältyvän Fenniarailin vastuulle myös tehdaspäässä.³⁹

Suomen tasavallan ja Venäjän federaation hallituksen välinen sopimus suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä⁴⁰ ei VR:n mukaan tunne VR:n rajapalvelun mukaista perättäiskuljettamismallia, jossa VR vastaanotettuaan vaunut, luovuttaa ne edelleen kolmannelle taholle. VR:ään kohdistuu valtiosopimuksen perusteella monia vaunut vastaanottavaan tahoon liittyviä velvoitteita.⁴¹

Suomalaisella (tällä hetkellä VR) ja venäläisellä kuljetusyhtiöllä (tällä hetkellä RZD) on oltava keskinäinen sopimus kuljetusten operoinnista. Nämä kuljetusyhtiöt ovat yhteisvastuussa lähettäjälle ja vastaanottajalle kuljetussopimuksen asianmukaisesta täytäntöönpanosta koko kuljetusmatkan ajan. Tällä perusteella VR soveltaa juridisen jatkuvuuden sekä valtiosopimuksen mukaisten vastuiden oikean kohdentamisen takaamiseksi Suomen sisäpuolisissa luovutuksissa samoja periaatteita kuin vastaanottaessaan vaunut RZD:ltä valtiosopimuksen mukaisesti. VR:ään kohdistuu valtiosopimuksen perusteella vastuu vaunujen teknisestä kunnosta ja liikennöintikelpoisuudesta koko Suomessa olon ajan, myös siltä ajalta kun vaunut ovat Fenniarailin hallussa ja operoitavana. Luovuttava kuljetusyhtiö saa valtiosopimuksen perusteella antaa luovutettavaksi vain sellaista liikkuvaa kalustoa,

³⁷ Fenniarailin vastine sovitteluesitykseen 9.4.2018.

³⁸ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

³⁹ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁴⁰ 22.12.2106, jäljempänä valtiosopimus.

⁴¹ VR:n 2.3.2018 päivätty vastine.

jonka se on ennakolta tarkastanut valtiosopimuksen säännösten mukaisesti ja todennut luovutuskelpoiseksi.⁴²

4.5.3. *Sääntelyelimen ratkaisu koskien rajaliikenteeseen liittyviä Suomen sisäisiä rajatarkastuksia*

Valtiosopimuksen 45 artiklan mukaan:

"1. Kuljetusyhtiöt ovat yhteisvastuussa lähettäjälle tai vastaanottajalle kuljetussopimuksen asianmukaisesta täytöntöönpanosta tämän sopimuksen mukaisesti.

2. Vastaanottaessaan tavarankuljetettavaksi rahtikirjoineen kuljetusyhtiö tulee osalliseksi kuljetussopimukseen ja sitoutuu siitä johtuviin velvollisuuksiin.

3. Kuljetusyhtiö vastaa kuljetussopimuksen mukaisten velvollisuuksiensa asianmukaisesta täytöntöönpanosta siihen saakka, kunnes tavara on luovutettu vastaanottajalle."

Valtiosopimuksen 60 artiklan 2-kohdan mukaan: "Luovuttava kuljetusyhtiö saa antaa luovutettavaksi vain sellaista liikkuvaa kalustoa, jonka se on ennakolta tarkastanut tämän sopimuksen 4 artiklan 2-kohdan nojalla tehdyn sopimuksen mukaisesti ja todennut luovutuskelpoiseksi, ja jota koskevat asiakirjat ovat tämän sopimuksen määräysten ja muiden sovellettavien vaatimusten mukaisia." ja 3-kohdan mukaan "Luovuttava kuljetusyhtiö vastaa liikkuvan kaluston teknisestä kunnosta ja liikennöintikelpoisuudesta luovutukseen saakka ja vastaanottava kuljetusyhtiö kaluston luovutuksen jälkeen".

Suomen sisäiset vastaanottotarkastukset eivät ole Fenniarailille tarjottavia palveluja, mutta ne voivat olla rajapalvelun toteuttamisesta ja valtiosopimukseen liittyvistä vastuista aiheutuvia toimenpiteitä. Aiheutuvat kustannukset eivät kuitenkaan voi olla osa vaihtotyöpalvelun kustannuksia, vaan lähinnä ne voivat kuulua rajapalvelun kustannuksiin, sikäli kun tarkastukset aiheuttavat valtiosopimuksesta johtuvia välttämättömiä kustannuksia.

5. Oikeudellinen arviointi: prosessiin liittyvät ja sisällölliset kysymykset

5.1. VR:n soveltaman hinnoittelun keskeyttämistä koskeva vaatimus

5.1.1. *Fenniarailin vaatimukset ja VR:n kanta*

Fenniarail esittää valituksessaan, että sääntelyelimen tulee keskeyttää VR:ää soveltamasta valituksen alaista hinnoittelua rautatielain 88 § nojalla.⁴³ VR kiistää Fenniarailin väitteen rautatielain 88 §:n soveltamisesta asiassa perusteettomana. VR:n soveltama laskutus sopimussuhteessa Fenniarailiin ei sen mukaan ole millään tapaa sellaista huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavaa toimintaa, jonka voitaisiin katsoa aiheuttavan haittaa rautatiemarkkinoiden toiminnalle. Rautatielain 88 §:n mukainen keskeyttämismahdollisuus ei VR:n käsityksen mukaan sovellu tähän tilanteeseen.⁴⁴

5.1.2. *Sääntelyelimen ratkaisu koskien VR:n soveltaman hinnoittelun keskeyttämistä*

Sääntelyelimellä ei ole ollut selvitysten tulosten perusteella missään vaiheessa perusteita eikä edellytyksiä keskeyttää VR:ää soveltamasta hinnoittelua.

⁴² VR:n 2.3.2018 päivätty vastine.

⁴³ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

⁴⁴ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

Sääntelyelimen selvityksissä ei ole tullut vastaan niin merkittäviä ongelmia hinnoittelussa, että edellytykset toiminnan keskeyttämiseen rautatielain 88 §:n perusteella voisivat olla olemassa. VR:ää velvoitetaan muuttamaan hinnoitteluaan jäljempänä esitetyn mukaisesti.

5.2. Yleiset hinnoittelun arviointia koskevat huomiot

Rautatielain 36 a §:n mukaan ”Jos sääntelyelin käsittelee tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelua koskevaa asiaa, palvelupaikan ylläpitäjän on näytettävä, että sen tuotteesta tai palvelusta perimä hinta on kustannukset huomioon ottaen kohtuullinen ja syrjimätön.” ja ”Palvelupaikan ylläpitäjällä on oltava käytössään todennettavissa olevat menetelmät ja säännöt, joiden perusteella kustannukset kohdennetaan ja kirjataan palvelupaikoittain erikseen palvelukokonaisuuksittain ja tiloittain välineineen. Palvelupaikan ylläpitäjällä on velvollisuus osoittaa kustannuslaskennan ja hinnoittelun välinen yhteys.”

Sääntelyn soveltamisen alkuvaiheessa tietty joustavuus edellä mainittujen velvoitteiden suhteen voi olla siirtymäaikana kohtuullista, jos velvoitteiden kohdentumisessa on lain tulkinnan perusteella tulkinnanvaraa. Käsillä olevan tapauksen kohdalla näin vaikuttaisi olevan. Nimittäin kaikkien arvioinnin kohteena olevien palveluiden kohdalla on niitä koskevien rautatielain velvoitteiden voimassaolo VR:n kohdalla riippuvainen joko käsillä olevan tapauksen olosuhteista tai muuten lain tulkinnasta, jota ei voi pitää toimijan kannalta etukäteen arvioituna itsestään selvänä. Mikään selvityksen kohteena olevista palveluista ei ole sellainen, jota VR tarjoaisi selväpiirteisesti itse hallinnoimalla palvelupaikallaan. Täten tilanteen voi arvioida sisältäneen VR:n kannalta sellaisia epävarmuuksia koskien velvoitteiden kohdistumista yhtiöön, että hinnoittelumallien ”ad-hoc”-luonteisuus ja tarve pääoma-arvojen huomioimiseksi kirjanpidon ulkopuolelta voidaan katsoa jossain määrin ymmärrettäväksi, ja nämä olosuhteet onkin otettu hinnoittelun arvioinnissa huomioon. Jatkossa hinnoittelujärjestelmien tulee kuitenkin kehittyä siten, että rautatielain 36 a § mukaiset tiedot ovat jatkossa saatavilla järjestelmällisemmin.

VR:llä on selvitysten perusteella kehittynyt ja pitkälti automatisoitu kustannuslaskentajärjestelmä, jonka voi arvioida antavan kohtuullisen luetettavan pohjan kustannusten arvioinnille. Kaikilta osin järjestelmä ei kuitenkaan tuota käsillä olevan hinnoittelun ja tai sen arvioinnin kannalta tarvittavia tietoja automaattisesti. Tältä osin sääntelyelimen on täytynyt luottaa VR:n omiin asiantuntijaperusteisiin arvioihin, laskelmiin ja kohdentamisperiaatteisiin. Sääntelyelimen arviot perustuvat sille toimitettuihin tietoihin ja johtopäätökset voivat muuttua esitetystä, jos uusia tietoja ilmenee.

Fenniarail on esittänyt myös omia laskelmiaan⁴⁵ vaihtotyöhön ja rajapalveluun sitoutuvista työmääristä perustuen KPMG:n tehokkuusselvitykseen⁴⁶. Nämä laskelmat on tehty lähtien vaihtotyöhön ja rajapalveluun KPMG:n raportin mukaan suoraan sitoutuneesta työmäärästä, eli ”alhaalta ylöspäin”. VR:n arvion mukaan Fenniarail ei ole huomioinut tarkastelussaan mm. seuraavia asioita: [** Poistettu liikesalaisuutena.* *]⁴⁷ Sääntelyelin ei näe mahdollisena tehdä palvelun tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten arviointia Fenniarailin esittämästä lähtökohdasta, vaan perustuen kustannusten kohdentamiseen ja kustannuslaskentajärjestelmään sekä kiinnittämään huomiota niissä mahdollisesti ilmeneviin ongelmakohtiin. Myös

⁴⁵ Fenniarailin 21.6.2018 päivätty vastine

⁴⁶ KPMG:n raportti: Rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöiden tehokkuuden arviointi (3.5.2018).

⁴⁷ VR:n 10.8.2018 päivätty vastine.

rautatielain 36 a §:n velvoite liittyy kustannusten kohdentamiseen menetelmiseen ja sääntöineen sekä kustannusten kirjaamiseen.

5.3. Yleiset hinnoittelua koskevat Fenniarailin vaatimukset

VR:n hinnoittelu ei ole Fenniarailin mukaan kohtuullinen eikä perustu kustannusvastaavuuteen. Fenniarail epäilee myös, että VR:n hintoihinsa sisällyttämä tuotto ei ole kohtuullinen.⁴⁸

5.4. Rajapalvelun hinnoittelu

Rajapalvelun hinnoittelu laaditaan yhtä kuormavaunua kohden ja hinta sisältää vaunun paluun tyhjänä. Rajapalvelun kustannukset, jotka eivät ole määriteltävissä suoraan, jaetaan pääsääntöisesti vaunumäärän perusteella.⁴⁹

VR on eritellyt vastineessaan sääntelyelimelle rajapalvelun hinnoittelun seuraaviin kustannuskomponentteihin: käyttöönottolupamenettely, rajajunaliikenne, tietojärjestelmät, rajatarkastukset, palvelukeskus, operaatiokeskus, kiinteistökustannukset⁵⁰, yleiskustannus ja kate.⁵¹

Rajapalvelun hinnoittelun perusteena oleviin kustannuksiin ei sisälly VR:n antaman selvityksen perusteella arvonalentumisia eikä satunnaisia kuluja.⁵²

5.4.1. Käyttöönottolupamenettely

Käyttöönottolupamenettelyn kustannus on vain pieni osa rajapalvelun kokonaishinnasta, ja siihen on sisällytetty VR:n ilmoittaman perusteella vain asianmukaiseksi katsottavia kustannuksia.⁵³

5.4.2. Rajajunaliikenne

Rajajunaliikenteen kustannus koostuu RZD-laskutuksesta eli niistä kustannuksista, jotka RZD laskuttaa VR:ltä. Kustannus vaihtelee voimakkaasti raja-asemittain, kuten myös sen osuus rajapalvelun kokonaishinnasta, muodostaen joissain tapauksissa hyvinkin merkittävän osuuden siitä.⁵⁴

5.4.3. Tietojärjestelmät

VR on vastineessaan sääntelyelimelle eritellyt tietojärjestelmäkustannukset seuraaviin komponentteihin:

- Ohjelmistokulut: [* Poistettu liikesalaisuutena. *]
- Laitesidonnaiset kustannukset: [* Poistettu liikesalaisuutena. *]⁵⁵

[* Poistettu liikesalaisuutena. *]

Laitesidonnaiset kustannukset muodostavat pienehkön osuuden verrattuna ohjelmistokuluihin. Ne muodostuvat käytännössä pelkästään leasing/vuokra-kustannuksista⁵⁶. [* Poistettu liikesalaisuutena. *] Samat periaatteet pätevät myös rajapalvelujen sovellusten hyödyntämään palvelinkapasiteettiin. VR on arvioinut

⁴⁸ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

⁴⁹ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁵⁰ VR:n 21.9.2018 päivätty vastine.

⁵¹ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁵² VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁵³ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁵⁴ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁵⁵ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁵⁶ Yksittäisiä käsipäätteitä tai muita pienlaitteita, joiden leasing on umpeutunut, on saatettu lunastaa taseeseen (VR:n 6.7.2018 päivätty vastine).

rajapalvelun vuositason palvelinkulut käyttämällä vuoden 2017 budjettia siten, että kulujen on arvioitu jäävän hieman budjettia alemmalle tasolle eli käytännössä vuoden 2016 toteuman tasolle. VR on eritellyt vastineessaan vuoden 2017 budjetoidut palvelinkulut sovelluksittain ja palvelinalustoittain.⁵⁷

IT-kustannuksiin sisältyy VR:n sisäisiä palveluja, mutta IT-kustannuksiin ei sisälly sisäistä katetta.⁵⁸

Ohjelmistojen pääomakulut on laskettu arvioituun jälleenhankintahintaan perustuvina poistoina [** Poistettu liikesalaisuutena. **] Ohjelmistojen kirjanpidollinen poistoaika on [** Poistettu liikesalaisuutena. **] vuotta ja ne on pääosin poistettu taseesta. Kokonaisuudessaan pääomakulut eivät muodosta kovin oleellista osuutta tietojärjestelmien kustannuksista.⁵⁹

5.4.4. Rajatarkastus

Rajatarkastus on manuaalisesti tehtävä vaunujen ajokunnon tarkastus ja siihen sisältyy ainoastaan henkilöstökustannuksia.⁶⁰

Rajatarkastukseen liittyvä henkilöstökustannus perustuu työajanseurantaan. [**Poistettu liikesalaisuutena. **]Rajaliikenteen palveluista tehdyn tehokkuusselvityksen perusteella vaunujen tarkastuksen tehokkuus oli Vainikkalassa vaatimatonta (laskennallinen tehokkuus 35,8 %), kun se Imatrankoskella oli välttävällä tasolla (56 %). Työn sidonnaisuuden vuoksi tehokkuuteen voi raportin johtopäätösten mukaan olla vaikea vaikuttaa.⁶¹

5.4.5. Palvelukeskus ja operaatiokeskus

Palvelukeskuksessa on tunnistettu seuraavat rajaliikenteen resurssitarpeet toimintoittain: yhteydenpito RZD:n kanssa, rajaliikennetietojen tallennus ja tarkistus tietojärjestelmissä, yhteydenpito ja tilastointi tulliin, idän liikenteen neuvonta sekä asiakirjoihin liittyvät tarkastukset. [** Poistettu liikesalaisuutena. **]⁶²

Operaatiokeskuksen toiminnot (kuljetusten koordinointi ja häiriöiden hallinta) [** Poistettu liikesalaisuutena. **]⁶³

Palvelukeskuksen ja operaatiokeskuksen kustannusten kohdentaminen [** Poistettu liikesalaisuutena. **] on arvioitu erillisenä ja laskennallisena työajan seurannan perusteella. [** Poistettu liikesalaisuutena. **]⁶⁴

[** Poistettu liikesalaisuutena. **]

Rajaliikennepalveluista tehdyn tehokkuusarvioinnin⁶⁵ yhteydessä on todettu rajapalveluun sitoutuvan alempi palvelukeskuksen henkilötyömäärä kuin minkä VR oli ilmoittanut. Tämä johtuu VR:n mukaan siitä, että tehokkuusarvioinnissa käytetty henkilötyömäärän määritelmä ei sisällä kaikkia palveluun sitoutuvia

⁵⁷ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

⁵⁸ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁵⁹ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁶⁰ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁶¹ KPMG:n raportti: Rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöiden tehokkuuden arviointi (3.5.2018).

⁶² VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁶³ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁶⁴ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁶⁵ KPMG:n raportti: Rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöiden tehokkuuden arviointi (3.5.2018).

henkilöresursseja, ja lisäksi palvelukeskuksen henkilötyömäärä on muuttunut [** Poistettu liikesalaisuutena.**]⁶⁶

5.4.6. Kiinteistökustannukset

Rajapalvelun kiinteistökustannukset liittyvät rajatarkastuksen sekä palvelu- ja operaatiokeskuksen kiinteistöjen käyttötarpeisiin. Ne edustavat vain pientä osaa rajapalvelun kokonaishinnasta. Kiinteistökustannukset sisältävät sisäisiä vuokria sekä ulkoisia vuokria ja kiinteistöjen hoitokustannuksia. [** Poistettu liikesalaisuutena.**] Pääsääntönä on, että VR:n kiinteistöyksikkö veloittaa sisäiset vuokrat liiketoimintadivisioonilta markkinalähtöisten vuokrien perusteella.⁶⁷

5.4.7. Sääntelyelimen ratkaisu koskien rajapalvelun hinnoittelua

[** Poistettu liikesalaisuutena.**] Niiralassa tehokkuus oli tosin Vainikkalaa alempi, mutta sen merkitys liikennevolyyymeissä on pieni, [** Poistettu liikesalaisuutena.**]. Tältä osin VR:n hinnoittelu ei vastaa kaikkien raja-asemien osalta aiheutuneita kustannuksia.

Palvelukeskuksen kustannukset eivät ole henkilötyömäärän osalta ajan tasalla.

VR:n tulee korjata hinnoitteluaan rajatarkastuksen sekä palvelukeskuksen osalta siltä osin, kun hinnoittelu ei edellä kuvatun mukaisesti vastaa aiheutuneita kustannuksia. Muutokset hinnoitteluun tulee ensin mainitun osalta tehdä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta ja jälkimmäisen osalta vuoden 2018 loppuun mennessä.

Ohjelmistojen pääomakulut, jotka on laskettu arvioituun jälleenhankintahintaan perustuvina poistoina, eivät ole kirjanpidon perusteella suoraan palvelun tarjoamisesta aiheutuneita kustannuksia. Niiden osalta kustannusten huomioiminen hinnoittelun perusteena voi kuitenkin olla olosuhteet huomioiden perusteltua edellyttäen, että tämän kustannuserän kohdalla huolehditaan siitä, että poistoja lasketaan vain siltä osin kuin ohjelmistojen jäljellä olevan käyttöiän ja todellisen käytön mukaisesti on asianmukaista.

Kohtuullinen tuotto

Kohtuullisella tuotolla tarkoitetaan rautatielain 2 § 36-kohdan mukaan ”oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla.”

KPMG on Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä analysoinut kohtuullisen tuottoprosentin (”WACC”) laskentaperiaatteita ja parametreit liittyen Venäjän rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöihin.⁶⁸ KPMG päätyi seuraaviin kohtuullisen tuoton tasoihin ennen veroja:

- alaraja 7,2 %
- yläraja 9,9 %.

Sääntelyelin ei näe tässä yhteydessä syytä poiketa kyseisen selvityksen johtopäätöksistä, koska rajapalvelun kohdalla palvelun tuottamiseen sitoutuu suhteellisen vähäinen määrä pääomaa, eikä kyseessä ole tässä suhteessa esimerkiksi

⁶⁶ VR:n 7.9.2018 päivätty vastine päätösluonnokseen.

⁶⁷ VR:n 21.9.2018 päivätty vastine.

⁶⁸ KPMG:n raportti: Kohtuullisen tuottoprosentin arviointi Venäjän rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöissä (16.4.2018).

luonnollista monopolia muistuttava tilanne. Tuottoprosentin vaihteluväliä voi ajatella käytettävän kompensaatona esimerkiksi silloin, jos päädytään vieläpä poikkeuksellisen alhaiseen sitoutuneen pääoman määrään. Rajapalvelun osalta sitoutunutta pääomaa on selvitysten yhteydessä kartoitettuohjelmistoista, ja sen lisäksi kiinteistöistä peritään sisäisesti markkinalähtöistä vuokraa. Ohjelmistot on kirjanpidollisen poistoajan mukaisesti pääosin poistettu taseesta. Jos ohjelmistoihin sitoutunutta pääomaa tarkastellaan jälleenhankinta-arvon ja todellisen, teknistaloudellisen käyttöiän perusteella, samaan tapaan kuin VR on tehnyt ohjelmistojen poistojen kohdalla, päädytään edellä viitatus mallin keskiarvo-oletuksilla seuraavaan kohtuullisen tuoton rajaun:

$$\text{Kohtuullinen tuotto} = 8,6 \% \times \frac{TKI - OI}{TKI} \times \frac{TKI \times JP}{87,5 \%}$$

TKI = Teknis-taloudellinen käyttöikä; OI = Ohjelmistojen nykyinen ikä; JP = Jälleenhankinta-arvosta lasketut poistot; 87,5 % = Oman pääoman suhde kokonaispääomaan (keskiarvo KPMG: raportista).

Ohjelmistojen todellinen, teknis-taloudellinen käyttöikä on VR:n arvion mukaan [** Poistettu liikesalaisuutena. **] vuotta. VR ei ole ilmoittanut ohjelmistojen ikää, mutta niiden kirjanpidollinen poisto aika on [** Poistettu liikesalaisuutena. **] vuotta.

Rautatiepalveluasetuksen perustelumuistion⁶⁹ mukaan "Hinnittelun arviointi voisi tarvittaessa perustua myös jonkin muun kannattavuuden tunnusluvun kuin oman pääoman tuottoasteen tasoon." Edellä esitetyllä mallilla⁷⁰ voidaan sääntelyelimen arvion mukaan päätyä kate-%:iin, joka on vertailukelpoinen suomalaisten logistiikkayritysten liikevoittomarginaalien mediaanien ja keskiarvojen kanssa vuosilta 2014-16⁷¹, varsinkin kun otetaan huomioon rajapalvelulta markkinaehtoisesti perityt sisäiset vuokrat ja oletetaan, että ohjelmistoilla olisi vielä todellista käyttöikää kohtuullisesti jäljellä. Täten poikkeukselliseen kohtuullisen tuoton arviointiin ei ole tarvetta.

Sisäisten vuokrien aiheuttaman kustannuksen osalta mahdollinen rajapalvelun hinnoittelun täsmentäminen tulee tehdä vuoden 2018 loppuun mennessä.

5.5. Varsinaisen vaihtotyöpalvelun hinnoittelu: rakenteelliset kysymykset

5.5.1. Fenniarailin vaatimukset

Fenniarailin käsityksen mukaan työsuorituksen kustannus yhdelle vaunulle on käytännössä sama kuin vaunuryhmälle. Hinnoittelun perustana tulisi olla vaunuryhmien eikä vaunujen määrä.⁷² Toisaalta Fenniarail esittää myös, että VR:n hinnoittelu syrjii pieniä vaunuryhmiä, koska kustannukset jaetaan vaunuryhmien perusteella.⁷³

⁶⁹ Muistio: Valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista (7.12.2015).

⁷⁰ Suoraan jälleenhankinta-arvon käyttäminen puolitetuna vanhoille ohjelmistoille ei kuitenkaan ole sääntelyn puitteissa mahdollista, koska tällöin sitoutuneen pääoman määrä tulisi käytännössä ylimitoitetuksi verrattuna todelliseen ohjelmistojen käyttöön.

⁷¹ KPMG:n raportti: Kohtuullisen tuottoprosentin arviointi Venäjän rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöissä (16.4.2018).

⁷² Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

⁷³ Fenniarailin 9.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovitteluesitykseen.

Lisäksi VR:n hinnoittelussa meno- ja paluusuunta on nidottu yhteen hintaan, [* Poistettu liikesalaisuutena. *]⁷⁴

5.5.2. VR:n kanta

VR:n vaihtotyöpalvelun hinnoittelun perusteena on todellinen vaihtotyökustannus toimintolaskujärjestelmästä, jota tarvittaessa tarkennetaan [*Poistettu liikesalaisuutena. *]. Hinnoittelu laaditaan pääsääntöisesti yhtä kuormavaunua kohden ja hinta sisältää vaunun paluun tyhjänä. Vaihtotyössä kustannukset jaetaan pääsääntöisesti käsiteltyjen vaunuryhmien perusteella. [* Poistettu liikesalaisuutena. *]⁷⁵

VR:n vaihtotyöpalvelun laskentamalli noudattaa sen mukaan kilpailulainsäädännön vaatimuksia ja perustuu todellisiin kustannuksiin, joiden päälle on lisätty kohtuullinen kate. Vaihtotyöpalvelun hinnoittelumalli on tasapuolinen ja syrjimätön kaikille asiakkaille ja laskenta toteutetaan automaattisesti. VR huomauttaa lisäksi, että käytetyn laskentatavan myötä toinen operaattori pääsee hinnoittelun kautta hyödyntämään VR:n skaalaetuja, vaikkakin liikennettä on ainakin alussa rajallisesti.⁷⁶

[* Poistettu liikesalaisuutena. *]

Vaunu/vaunuryhmä

[* Poistettu liikesalaisuutena. *]

VR on päättänyt vaihtotyön hinnoittelussa malliin, jossa rajaratapihan tähän prosessiin liittyvät vuosittaiset kokonaiskustannukset jaetaan eri asiakkaille VR:n järjestelmästä kerätyllä ratapihalla vuosittain käsitellyillä asiakaskohtaisten vaunuryhmien lukumäärällä. [* Poistettu liikesalaisuutena. *]⁷⁷

Kustannukset on määriteltävä vaunukohtaisiksi jakamalla edellä kuvatun prosessin mukaan saatu vuosittainen asiakaskohtainen kokonaiskustannus rajaratapihan läpi kulkeneiden kyseisen asiakkaan vaunujen vuosittaisella kokonaismäärällä. Hinnoittelu on tehty näihin vaunukohtaisiin kustannuksiin perustuen.⁷⁸

Paluusuunta

VR:n hinnoittelun veloituspäätöksenä ovat kuormasuunnan vaunut. Kuormasuunnan mukainen hinnoittelu on VR:n mukaan kuljetusalan yleinen käytäntö. Kuormasuunnan hinnoittelua sovelletaan kansainvälisen rautatieliikenteen lisäksi myös kaikessa kotimaan rautatiekuljetuksessa sekä esimerkiksi maantieliikenteessä.⁷⁹

[* Poistettu liikesalaisuutena. *]

⁷⁴ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

⁷⁵ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁷⁶ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁷⁷ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁷⁸ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

⁷⁹ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine ja VR:n 16.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovintoesitykseen.

VR on esittänyt sääntelyelimelle karkean arvion siitä, mikä on paluusuunnan osuus kaikesta Vainikkalan ratapihatöiden työmäärästä. Arvion esittäminen on VR:n mukaan vaikeaa.⁸⁰ [* Poistettu liikesalaisuutena. *]

Jos tätä toimialan yleistä käytäntöä ryhdyttäisiin muuttamaan, tulisi VR:n tehdä mittavia investointeja [* Poistettu liikesalaisuutena. *]⁸¹

5.5.3. Sääntelyelimen ratkaisu koskien hinnoittelun rakenteellisia kysymyksiä Vaunu/vaunuryhmä

VR:n soveltama hinnoittelun periaate, jossa kustannukset kohdennetaan vaunuryhmälle, on annettujen tietojen perusteella riittävän tarkka ja tasapuolinen kustannustenjakoperuste hinnoittelulle. Käsillä olevassa tapauksessa hinnoittelun perustaksi on valittu kustannusten pääajuri.

Hinnoittelun tasapuolisuuden kannalta on kuitenkin kriittistä, että hinnoittelun pohjana käytettävä Fenniarailin liikenteen keskimääräinen vaunuryhmän koko olisi mahdollisimman ajantasaisesti määritetty. Täten VR:n asian käsittelyn yhteydessä esittämä⁸² parannus toteutuneen vaunuryhmäkoon seurantaan siten, että sitä seurattaisiin jatkossa kvartaaleittain, on välttämätön muutos, joka sen tulee toteuttaa hinnoitteluun. Vaunukohtaista hintaa päivitettäisiin sen mukaan, miten keskimääräinen vaunuryhmäkoko muuttuu. Muutos tulee toteuttaa kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.

Paluusuunta

Selvitysten yhteydessä VR on esittänyt kuormasuunnan vaunukäsittelyn edustavan paluusuuntaa suurempaa osuutta vaunukäsittelyn kokonaiskustannuksista⁸³, eivätkä sen mukaan tietojärjestelmät tällä hetkellä tue paluusuunnan seurantaan hinnoittelun tarpeisiin. Vaunuryhmän koko on kuitenkin merkittävä tekijä vaihtotyöpalvelun hinnoittelussa eikä paluusuunnan kustannukset vaikuta VR:n vastausten perusteella edustavan aivan merkitykseltä osaa eri suuntien yhteiskustannuksista. Tosin VR ei ole kyennyt antamaan tarkkaa tietoa eri suuntien kustannusosuudesta. Vaikka kuormasuunta olisi pääsääntöinen ajuri kustannusten kohdentamiselle, tulee hinnoittelussa palvelujen hakijalle⁸⁴ huomioida edellä viitatu Vainikkalan esimerkin tyyppinen tilanne, jossa kuorma- ja paluusuunnan vaunuryhmien kokojen suhde verrattuna kummankin suunnan keskimääräiseen poikkeaa toisistaan merkittävästi. Korjaavat toimenpiteet hinnoittelulle näissä tapauksissa voivat perustua manuaaliseurantaan ja kuormasuuntaa karkeampiin arvioihin. Muutokset hinnoitteluun tulee tehdä vuoden 2018 loppuun mennessä.

5.6. Seisontamaksu

VR perii [*Poistettu liikesalaisuutena. *] seisontamaksua Liikenneviraston hallinnoimilla ratapihoilla siinä tapauksessa, että Fenniarailin vaunuja ei saada mahtumaan raiteille, jotka on Liikenneviraston ja osapuolten välisissä ratapihasopimuksissa sovittu Fenniarailin käyttöön.

⁸⁰ VR:n 16.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovintoesitykseen ja VR:n ja sääntelyelimen välisen tapaamisen 7.6.2018 muistio.

⁸¹ VR:n 16.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovintoesitykseen.

⁸² VR:n 16.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovintoesitykseen.

⁸³ VR:n 16.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovintoesitykseen.

⁸⁴ Sääntelyelin ei tulkitse kokonaiskuljetuksen hankkivaa loppuasiakasta palvelujen hakijaksi.

5.6.1. VR:n kanta

VR:n mukaan kyseinen seisontamaksu perustuu VR:lle aiheutuvaan operatiiviseen haittaan siitä, että VR:n tietyille asiakkaalle tuodut vaunut asiakkaasta johtuvasta syystä varaavat ratapihaa haitaten VR:n muiden asiakkaiden liikenteen hoitoa.⁸⁵

5.6.2. Sääntelyelimen ratkaisu koskien seisontamaksua

Jotta VR voisi periä seisontamaksuja Fenniaraililta, tulisi sillä olla Liikenneviraston hallinnoimilla ratapihoilla vaihtotyöpalvelun tarjontaa laajempi rooli palvelupaikan ylläpitäjänä. Lähtökohtaisesti taho, joka hallinnoi palvelupaikalle pääsyä voi periä maksuja palvelupaikan käytöstä. Liikennevirasto on järjestelyratapihojen kohdalla tällainen taho. Maksujen perusteita on arvioitava palvelupaikan ylläpitäjälle kohdistuvien velvoitteiden näkökulmasta. Liikenneviraston, VR:n ja Fenniarailin välisten ratapihasopimusten mukaan Fenniarailin on kyseessä olevissa tilanteissa, eli kun on kyse "mahdollisista muista väliaikaisista raidetarpeista", oltava "yhteydessä Finrailin liikennesuunnitteluun"⁸⁶. Seisontamaksu ei voi olla näissä olosuhteissa osa VR:n tarjoamaa vaihtotyöpalvelua, ja kuten VR on asian käsittelyn yhteydessä esittänyt⁸⁷, sen tulee poistaa tällaisissa tilanteissa perittävä kahden operaattorin väliseen toimintaan liittyvä seisontamaksu. Muutos hinnoitteluun on tehtävä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.

5.7. Varsinaisen vaihtotyöpalvelun hinnoittelun perusteiden yksityiskohtainen arviointi

Vaihtotyöpalvelun hinnoittelun perusteena oleviin kustannuksiin ei sisälly VR:n antaman selvityksen perusteella arvonalentumisia eikä satunnaisia kuluja.⁸⁸

Vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu Imatrankosken ja Imatra-T:n välillä on sisältynyt VR:n tarjoamaan vaihtotyöpalveluun, eikä VR ole täten varautunut tähän mennessä erottelemaan vetopalvelun kustannuksia vaihtotyöpalvelun kustannuksista.

5.7.1. Henkilöstön kustannukset

Vaihtotyöpalvelussa ei käytetä kuljettajia, vaan vaihtotyöjohtajat operoivat vaihtotyövetureita radio-ohjauksen kautta. Hinnoittelun perustana olevat kustannukset perustuvat VR:n antaman selvityksen mukaan toteutuneisiin ratapihatunteihin. [* Poistettu liikesalaisuutena. *]⁸⁹

Tässä yhteydessä henkilöstön kustannusten kohdentamista kuvataan tarkemmin Imatran ratapihakokonaisuuden näkökulmasta, koska kyseinen kokonaisuus on muita käsillä olevan asian kannalta oleellisia ratapihakokonaisuuksia monimuotoisempi. Samaa toimintolaskentajärjestelmän logiikkaa hyödynnetään näillä muillakin ratapihoilla.⁹⁰

Imatran ratapihakokonaisuuden kustannuksia seurataan omana kustannuspaikkanaan (kustannuspaikka "Imatran ratapiha"). Imatralla tehdään töitä Imatra-T:n (Imatran tavara-asema) ja Imatrankosken (raja-asema) lisäksi myös muilla työratapihoilla. Henkilöstö sisältää joitakin hallinnollisia esimiehiä. Muun henkilöstön osalta heidän työvuoronsa kirjataan henkilöstösuunnittelujärjestelmään, [* Poistettu liikesalaisuutena. *]⁹¹

⁸⁵ VR:n 2.3.2018 päivätty vastine.

⁸⁶ Liikenneviraston, VR:n ja Fenniarailin väliset sopimukset Vainikkalan ja Imatran liikennepaikan käytöstä aikataulukaudella 2018 (Dnro:t LIVI/7756/07.01.01/2017 ja LIVI/7755/07.01.01/2017).

⁸⁷ VR:n 16.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovintoesitykseen.

⁸⁸ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁸⁹ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁹⁰ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

⁹¹ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

5.7.2. *Vaihtotyövetureiden kustannukset*

Vaihtotyöveturin tuntikustannus on laskettu käyttäen VR:n standardikustannusmenettelyä, jonka tuntihinta päivitettiin vuoden 2017 lokakuussa. Lähtökohtaisesti kaikki hinnoittelu tehdään tällä samalla kustannusperustalla ja tältä pohjalta laskettiin myös Fenniarailin tarjous. Laskenta tehtiin alun perin lokakuun alkupuolella 2017 ja siinä hyödynnettiin toteumatietoja elokuuhun 2017 asti (syyskuun 2017 toteumatiedot eivät vielä tuolloin olleet saatavilla).⁹²

Hintaa arvioitaessa lähtökohtana oli vuoden 2017 budjetin arvioitu vaihtotyöveturin tuntihinta, joka oli jaettu seuraaviin komponentteihin:

[Poistettu liikesalaisuutena. *]*

5.7.3. *Yleiskustannukset*

Yleiskustannuksiin sisältyy pelkästään konsernista ulos maksettuja kuluja ja tehtyjä poistoja.⁹³ Yleiskustannuksia voisi kuvata VR:n mukaan tässä yhteydessä paremmin myynnin, suunnittelun, ohjauksen ja hallinnon kustannuksina.⁹⁴

[Poistettu liikesalaisuutena. *]* Vaihtotyöpalvelu on osa Rautatielogistiikan palveluja ja VR käyttää sen kohdalla sellaisenaan Rautatielogistiikan kanssa yhtenäistä yleiskustannusprosenttia⁹⁵. Vaihtotyöpalvelun tuottaminen vaatii VR:n mukaan samoja tukitoimintoja, kuten laskutusta, henkilöstöhallintoa, resurssien suunnittelua, suunnittelun asiantuntijoita, ja yrityksen linjajohtoa, kuin laajemminkin vedon sisältävät kuljetuspalvelut. VR ei näe syytä käyttää vaihtotyöpalvelulle eri yleiskustannusprosenttia kuin muillekaan Rautatielogistiikan palveluille. *[* Poistettu liikesalaisuutena. *]*⁹⁶

Kaikki yleiskustannukset pyritään VR:n mukaan jakamaan mahdollisimman tarkkaan kustannusten aiheutumisperusteen pohjalta *[*Poistettu liikesalaisuutena. *]*⁹⁷

5.7.4. *Kate*

VR on sisällyttänyt vaihtotyöpalvelun hintaan katteen. Hinnoittelumallin kate sisältää varauksen monitoimijaympäristön aiheuttamalle tehottomuudelle ratapihaoperoinnissa.⁹⁸

5.7.5. *Säätelyelimen ratkaisua koskien vaihtotyöpalvelun hinnoittelua*

Kuten edellä vaihtotyövetureiden kustannusten kohdalla on mainittu, vetureiden kunnossapidon kustannukset sisältävät sisäisen katteen. Kyseinen vaihtotyövetureiden sisältämä kunnossapidon sisäinen kate tulee vähentää vaihtotyöpalvelusta perittävästä katteesta. Rautatiesäätelyalaisen palvelun kohtuullisen tuoton ei tule sisältää päällekkäisiä katteita sisäisesti tuotetuista palveluista. Koska kunnossapidon kate on jo peritty kunnossapidon tuottaman lisäarvon osuudelta, vaihtotyön kate voi sisältää pelkästään vaihtotyön lisäarvon osuuden katteesta. Tämän jälkeen tulee huolehtia, että kunnossapidon (sisäinen) kate ja vaihtotyöpalvelulta perittävä kate yhteensä täyttää vaihtotyöpalvelun

⁹² VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

⁹³ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

⁹⁴ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

⁹⁵ Yleiskustannusten suhde liikevaihtoon.

⁹⁶ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

⁹⁷ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

⁹⁸ VR:n 26.1.2018 päivätty vastine.

kohtuulliselle tuotolle asetetut kriteerit. Toisin sanoen kunnossapidon sisäinen kate tulee vähentää jäljempänä esitetystä kohtuullisen tuoton rajan esittämästä laskelmasta. Muutos tulee tehdä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.

Yleiskustannuksiin sisältyvä vaunukaluston poistot -erä ei kuulu Fenniarailille tarjottavan vaihtotyöpalvelun kustannuksiin, koska kyseiseen palveluun ei sisälly VR:n vaunujen käyttöä. Toisaalta VR esittää, että idänliikenteen yleiskustannukset voisivat olla muilta osin kotimaan liikennettä korkeampia, eikä yleiskustannusprosentti sen mukaan välttämättä muuttuisi merkittävästi, jos se eriytettäisiin. Koska vaunukaluston poistojen esiintyminen yleiskustannuksissa on kuitenkin yksiselitteisesti sellainen kustannus, joka ei liity Fenniarailille tarjottavaan palveluun, tulee VR:n poistaa se vaihtotyöpalvelun hinnoittelun perustana olevista kustannuksista. Muutos tulee tehdä vuoden 2018 loppuun mennessä.

Imatrankosken ja Imatra-T:n välinen vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu sekä Suomen sisäiset vastaanottotarkastukset tulee jatkossa erottaa kustannusseurannassa varsinaisesta vaihtotyöpalvelusta nykyistä järjestelmällisemmin. Muutos tulee tehdä vuoden 2019 kustannusseurantaan. Hinnoittelussa muutos tulee toteuttaa kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta, mutta järjestelmällisen kustannusseurannan toteuttamiselle voidaan varata kyseinen siirtymäaika.

Muilta osin sääntelyelimellä ei ole huomauttamista vaihtotyöpalvelun kustannusten kohdentamiseen.

Kohtuullinen tuotto

Kohtuullisella tuotolla tarkoitetaan rautatielain 2 § 36-kohdan mukaan "oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla."

KPMG on Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä analysoinut kohtuullisen tuottoprosentin ("WACC") laskentaperiaatteita ja parametreit liittyen Venäjän rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöihin.⁹⁹ KPMG päätyi seuraaviin kohtuullisen tuoton tasoihin ennen veroja:

- alaraja 7,2 %
- yläraja 9,9 %.

Sääntelyelin ei näe tässä yhteydessä syytä poiketa kyseisen selvityksen johtopäätöksistä, koska vaihtotyöpalvelun kohdalla palvelun tuottamiseen sitoutuu suhteellisen vähäinen määrä pääomaa, eikä kyseessä ole tässä suhteessa esimerkiksi luonnollista monopolia muistuttava tilanne. Tuottoprosentin vaihteluväliä voi ajatella käytettävän kompensationsa esimerkiksi silloin, jos päädytään poikkeuksellisen alhaiseen sitoutuneen pääoman määrään. Vaihtotyöpalvelun osalta sitoutunutta pääomaa on selvitysten yhteydessä kartoitettu vaihtotyövetureista. Tosin nekin on kirjanpidollisen poistoajan mukaisesti pääosin poistettu taseesta. Jos vaihtotyövetureihin sitoutunutta pääomaa tarkastellaan käsillä olevan tapauksen olosuhteissa nykykäyttöarvon ja todellisen käyttöiän perusteella, päädytään edellä viitatus mallin keskiarvo-oletuksilla seuraavaan kohtuullisen tuoton rajaan:

⁹⁹ KPMG:n raportti: Kohtuullisen tuottoprosentin arviointi Venäjän rajaliikennepalveluiden ja rautatieraja-asemien vaihtotöissä (16.4.2018).

$$\text{Kohtuullinen tuotto} = \frac{8,6 \% \times \text{"nykykäyttöarvo"}}{87,5 \%}$$

Kaavan 87,5 % on oman pääoman suhde kokonaispääomaan (keskiarvo KPMG: raportista).

Objektiivisesti määritelty nykykäyttöarvo voisi näissä olosuhteissa tulla kyseeseen määrittäessä sitoutunutta pääomaa kohtuullisen tuoton laskemista varten edellyttäen, että se kuvaa todellista käyttöarvoa. Poistot VR on laskenut jo kirjanpidossa tehtyjen aktivointien perusteella.

Katteeseen ei tule lisätä varausta monitoimijaympäristön aiheuttamalle tehottomuudelle.

5.8. Suomen sisäisten vastaanottotarkastusten hinnoittelu

Vastaanottotarkastuksen yhteydessä suoritetaan rajajunan tulotarkastus silmämääräisesti ja kuuntelemalla sekä hyväksytään saapuvat vaunut. Vastaanottotarkastusta tekevä henkilö kiertää kävellen junan ympäri ja kuuntelee, onko junassa esim. lovipyöriä tai kuuluko kirsuntaa tai muita häiriöitä sekä tarkastelee silmämääräisesti, onko esim. junan astin rikki, pankko vääntynyt tms. VR tekee vastaanottotarkastuksen aina, kun vaunut vastaanotetaan toisen operaattorin hallusta.¹⁰⁰

[* Poistettu liikesalaisuutena. *] Fenniarail esittää, että [* Poistettu liikesalaisuutena. *] laskuttaminen Fenniaraililta on lähtökohtaisesti väärin.¹⁰¹

5.8.1. Sääntelyelimen ratkaisu koskien Suomen sisäisten vastaanottotarkastusten hinnoittelua

Suomen sisäiset vastaanottotarkastukset ovat rajapalvelun suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia siltä osin kun ne ovat pakollisia ja johtuvat valtiosopimuksesta periytyvistä velvoitteista. Tämä koskee sekä lähtö- että tulosuunnan tarkastuksia. Vastaanottotarkastukset tulee siis erottaa kustannuslaskennassa ja hinnoittelussa vaihtotyöpalvelusta. Muutokset tulee tehdä hinnoitteluun kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta ja tarkennukset kustannusseurantaan vuodelle 2019.

5.9. Vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelu

VR on tarjonnut vetopalvelua osana vaihtotyöpalvelua eikä erillistä hinnoittelu- ja kustannuslaskelmaa tällaiselle palvelulle ole tästä syystä tehty. Tästä syystä johtuen toimintolaskentajärjestelmässä ei erikseen seurata eikä jaeta tunteja ja kuluja vetopalvelulle. Vaihtotyöpalvelun hinnoittelua koskevassa kohdassa kuvattiin kustannusten kohdentamisen periaatteita vaihtotyöpalvelun osalta ja samat periaatteet koskevat lähtökohtaisesti siis myös vaihtotyönä tehtävää vetopalvelua. Ratapihatyön kustannuksia seurataan ainoastaan kokonaisuutena, joka jaetaan vaunuryhmäkäsittelyjen perusteella. [* Poistettu liikesalaisuutena. *]¹⁰²

VR on arvioinut vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun kustannukset erillisenä kertaluontoisena työnä Fenniarailin tarjousta varten.¹⁰³ Vetopalvelun kustannukset on tässä yhteydessä kohdennettu vaunukohtaisesti.¹⁰⁴ [* Poistettu liikesalaisuutena. *]

¹⁰⁰ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

¹⁰¹ Fenniarailin 29.12.2017 päivätty valitus.

¹⁰² VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

¹⁰³ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

¹⁰⁴ VR:n lisäselvitys 7.3.2018.

Molemmat palvelut on VR:n mukaan joka tapauksessa hinnoiteltu kustannusvastaavasti, joten yhdistämällä niiden hieman eri näkökulmista tehdyt kustannuslaskennat saadaan suuntaa antava jako.¹⁰⁵

VR on esittänyt laskuttavansa Fenniaraililta korotettua vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hintaa, jos Fenniarail tekee itse vaihtotyöt. [**Poistettu liikesalaisuutena. **]

5.9.1. Sääntelyelimen ratkaisu koskien vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelua

Kustannus, joka syntyy kahden eri operaattorin työskennellessä saman vaunuston kanssa, ei ole kustannus, joka liittyy vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun toteuttamiseen. Se on osa normaalia Liikenneviraston hallinnoimalla ratapihalla tehtävän operaation kustannuksia, josta kumpikin operaattori kantaa omat kustannuksensa kyseisen palvelun osana. VR:llä ei ylipäättäen ole perusteita laskuttaa Fenniarailia minkään sellaisen palvelun osana tällaisesta kustannuksesta, johon syntyneet kustannukset eivät liity. Sen ei tule, kuten se on asian käsittelyn yhteydessä itse esittänyt¹⁰⁶, sisällyttää tällaista kustannusta eriytetyn vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelun perusteena oleviin kustannuksiin.

Vastaavalla tavalla kun vaihtotyöpalvelun kohdalla on todettu, vaihtotyövetureiden sisältämä kunnossapidon sisäinen kate tulee vähentää vaihtotyönä tehtävästä vetopalvelusta perittävästä katteesta ja yleiskustannuksiin sisältyvä vaunukaluston poistot –erä tulee poistaa vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelun perusteena olevista kustannuksista. Kuten VR on erillisen tarjouksen kohdalla tehnyt, vaunukohtainen kustannusten kohdentaminen vaikuttaa asianmukaisemmalta kustannusten kohdentamisen periaatteelta kuin vaunuryhmä.

Vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun osalta kustannuslaskentaa tulee tarkentaa vastaamaan vetopalvelun tarjoamista erillisenä palveluna. Muutokset tulee tehdä vuoden 2019 kustannuslaskentaan.

Vaihtotyöpalvelun kohdalla on esitetty mahdollinen tapa määrittää palvelulle kohtuullinen tuotto.

5.10. VAK-liikenteen hinnoittelu

VAK-liikenteen hintalisä perustuu VR:n aiemmin tekemään VAK-selvitykseen, jota on tässä yhteydessä sovellettu rajaliikenteeseen.¹⁰⁷ [** Poistettu liikesalaisuutena. **]

5.10.1. Sääntelyelimen ratkaisu koskien VAK-liikenteen hinnoittelua

Sääntelyelimellä ei ole lähtökohtaisesti huomautettavaa VR:n tavasta määritellä VAK-liikenteen lisäkustannus. Kustannuksia tulee kuitenkin seuranta ja tarvittavat muutokset ja tarkennukset tehdä tarpeen mukaan. Lisäksi vaihtotyöpalvelun kohdalla viitatus tilanteet, joissa paluusuunnan vaunuryhmän koko aiheuttaa muutoksen hinnoitteluun, tulee huomioida myös VAK-kustannuslisän kohdalla.

6. Yhteenveto velvoitteista ja VR:ltä vaadittavista muutoksista

6.1. Yleiset velvoitteet vallitsevissa olosuhteissa

- Rajapalvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla. Palvelua tulee pyynnöstä tarjota kaikille rautatieliikenteen harjoittajille syrjimättä ja tasapuolisesti.

¹⁰⁵ VR:n 6.7.2018 päivätty vastine.

¹⁰⁶ VR:n 16.4.2018 päivätty vastine sääntelyelimen sovintoesitykseen.

¹⁰⁷ VR:n 25.5.2018 päivätty vastine.

- Vaihtotyöpalvelusta perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia palvelujen hakijoita kohtaan. Korvaus ei saa ylittää palvelujen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla. Palvelujen tai palvelupaikan käytön hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajoituksia.
- Vaihtotyönä tehtävästä vetopalvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla. Palvelua tulee pyynnöstä tarjota kaikille rautatieliikenteen harjoittajille syrjimättä ja tasapuolisesti.

6.2. Vaadittavat hinnoittelun rakenteelliset muutokset

- VR:n käsillä olevan asian kannalta oleellisten palveluiden hinnoittelujärjestelmien tulee kehittyä siten, että rautatielain 36 a § mukaiset tiedot ovat saatavilla järjestelmällisemmin.
- VR:n tulee erottaa käsillä olevan asian kannalta oleellisilla järjestelyratapihoilla tarjoamansa vaihtotyöpalvelu vaihtotyönä tehtävästä vetopalvelusta ja vastaanottotarkastuksista sekä esittää vaihtotyöpalvelulle ja vaihtotyönä tehtävälle vetopalvelulle toisistaan eriteltyt hinnat. Muutos tulee tehdä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.
- Imatrankosken ja Imatra-T:n välinen vaihtotyönä tehtävä vetopalvelu sekä kaikki Suomen sisäiset vastaanottotarkastukset tulee erottaa kustannusseurannassa varsinaisesta vaihtotyöpalvelusta vastaamaan vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun ja vaihtotyön tarjoamista omina erillisinä palveluina. Muutos tulee tehdä vuoden 2019 kustannusseurantaan. Hinnoittelussa muutos tulee toteuttaa kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta, mutta järjestelmällisen kustannusseurannan toteuttamiselle voidaan varata kyseinen siirtymäaika.
- Vaunuryhmäkoon seuranta tulee muuttaa siten, että sitä seurattaisiin jatkossa kvartaaleittain. Vaunukohtaista hintaa päivitetäisiin sen mukaan, miten keskimääräinen vaunuryhmä koko muuttuu. Muutos tulee toteuttaa kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.
- Vaikka kuormasuunta olisi pääsääntöinen ajuri kustannusten kohdentamiselle, tulee hinnoittelussa palvelujen hakijalle¹⁰⁸ huomioida tilanne, jossa kuorma- ja paluusuunnan vaunuryhmien kokojen suhde verrattuna kummankin suunnan keskimääräiseen poikkeaa toisistaan merkittävästi. Korjaavat toimenpiteet hinnoittelulle näissä tapauksissa voivat perustua manuaaliseen seurantaan ja kuormasuuntaa karkeampiin arvioihin. Muutokset hinnoitteluun tulee tehdä vuoden 2018 loppuun mennessä.
- VR:n tulee poistaa ratapihoilla perittävä kahden operaattorin väliseen toimintaan liittyvä seisonnamaksu. Muutos hinnoitteluun on tehtävä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.

6.3. Muut vaadittavat muutokset

- VR:n tulee korjata hinnoitteluaan rajatarkastuksen sekä palvelukeskuksen osalta siltä osin, kun hinnoittelu ei edellä kuvatun mukaisesti vastaa aiheutuneita kustannuksia. Muutokset hinnoitteluun tulee rajatarkastuksen

¹⁰⁸ Sääntelyelin ei tulkitse kokonaiskuljetuksen hankkivaa loppuasiakasta palvelujen hakijaksi.

osalta tehdä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta ja palvelukeskuksen osalta vuoden 2018 loppuun mennessä.

- Rajapalvelun kate tulee korjata kohtuullisen tuoton mukaiseksi. Muutos tulee tehdä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta. Mahdollinen kiinteistökustannuksiin liittyvät hinnoittelun täsmentäminen tulee tehdä vuoden 2018 loppuun mennessä.
- Vaihtotyövetureiden sisältämä kunnossapidon sisäinen kate tulee vähentää vaihtotyöpalvelusta perittävästä katteesta. Koska kunnossapidon kate on jo peritty kunnossapidon tuottaman lisäarvon osuudelta, vaihtotyön kate voi sisältää pelkästään vaihtotyön lisäarvon osuuden katteesta. Tämän jälkeen tulee huolehtia, että kunnossapidon (sisäinen) kate ja vaihtotyöpalvelulta perittävä kate yhteensä täyttää vaihtotyöpalvelun kohtuulliselle tuotolle asetetut kriteerit. Toisin sanoen kunnossapidon sisäinen kate tulee vähentää edellä esitetystä kohtuullisen tuoton rajan esittämästä laskelmasta. Muutos tulee tehdä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.
- Vaihtotyöpalvelun yleiskustannuksissa esiintyvä vaunukaluston poistot tulee poistaa vaihtotyöpalvelun ja vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelun perustana olevista kustannuksista. Muutos tulee tehdä vuoden 2018 loppuun mennessä.
- Vaihtotyöpalvelun ja vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun katteet tulee korjata kohtuullisen tuoton mukaisiksi ja varaus monitoimijaympäristön aiheuttamalle tehottomuudelle tule poistaa. Muutokset tulee tehdä kuukauden kuluessa päätöksen antamisesta.
- VR:n ei tule sisällyttää kustannusta, joka syntyy kahden eri operaattorin työskennellessä saman vaunuston kanssa, eriytetyn vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun hinnoittelun perusteena oleviin kustannuksiin.

7. Hinnoittelun julkisuus

Koskien palveluasetuksen 4 § palveluita, rautatielain 33 §:n mukaan palvelupaikan ylläpitäjien on annettava tiedot palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta perittävistä maksuista sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.¹⁰⁹

Koskien palveluasetuksen 2 § palveluita, palvelupaikan ylläpitäjän on annettava tiedot maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.¹¹⁰

Täten rajapalvelun, vaihtotyönä tehtävän vetopalvelun ja vaihtotyöpalvelun hinnoittelu tulee julkistaa ainakin siltä osin, että palvelujen hakija pystyy laskemaan julkistetuista tiedoista itseään koskevaan vaunuryhmäkoko perustuvan hinnan.

¹⁰⁹ VR tulkitaan tässä yhteydessä muuksi kuin rataverkon haltijan määräysvallassa olevaksi palvelupaikan ylläpitäjäksi, koska se ei hallinnoi rataverkkoa näiden palvelupaikkojen yhteydessä.

¹¹⁰ VR tulkitaan tässä yhteydessä muuksi palvelupaikan ylläpitäjäksi, koska se ei hallinnoi rataverkkoa näiden palvelupaikkojen yhteydessä.

8. Sovelletut säännökset

Rautatielaki (304/2011) 2 §, 33 §, 34 §, 36a §, 73 §.

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annettu valtioneuvoston asetus (1489/2015) 2§, 4 §.

9. Muutoksenhaku

Tähän päätökseen saa hakea muutosta markkinaoikeudelta rautatielain 93 §:n perusteella siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitusosoitus on päätöksen liitteenä.

Sääntelyelimen antamaa päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

10. Lisätiedot

Lisätietoja asiassa antaa sääntelyelimen päällikkö Juha Karjanlahti, puh. 029 534 5244, sähköposti: juha.karjanlahti@trafi.fi.

Juha Karjanlahti
sääntelyelimen päällikkö

Mertti Anttila
erityisasiantuntija

LIITE valitusosoitus