



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 20.2.2015  
C(2015) 857 final

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS,**

**annettu 20.2.2015,**

**paikallisen rautatieinfrastruktuurin strategisesta merkityksestä direktiivin 2012/34/EU  
2 artiklan 4 kohdan nojalla**

(Ainoastaan suomen- ja ruotsinkieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

## KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS,

annettu 20.2.2015,

### paikallisen rautatieinfrastruktuurin strategisesta merkityksestä direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 4 kohdan nojalla

(Ainoastaan suomen- ja ruotsinkieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu teksti) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU<sup>1</sup> ja erityisesti sen 2 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat jättää direktiivin IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta.
- (2) Direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää tällaisia rautatieinfrastruktuureja soveltamisalan ulkopuolelle. Suomen tasavalta on ilmoittanut komissiolle aikomuksestaan jättää tämän päätöksen liitteessä luetellut rautatieinfrastruktuurit direktiivin 2012/34/EU IV luvun, erityisesti infrastruktuurin hinnoittelua ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien sääntöjen, soveltamisalan ulkopuolelle.
- (3) Ilmoituksessa luetellaan monentyyppisiä infrastruktuureja teollisuusalueiden omistamista sivuraiteista, joita käytetään yksinomaan tavaroiden kuljetukseen valtion pääasiallisen rataverkon ja yksittäisen teollisuusalueen välillä, infrastruktuuriin, jolla yhdistetään satamien ja terminaalien kaltaisia palvelupaikkoja pääasialliseen rataverkkoon.
- (4) Ilmoitukseen sisältyy myös rautatiemuseoyhdistysten omistamia historiallisia ratoja ja joitain kuntien omistamia sivuraiteita.
- (5) Suomen toimittamien tietojen mukaan yritykset liikennöivät suurinta osaa ilmoitukseen sisältyvistä infrastruktuureista sivutoimintana varmistaakseen, että junilla pystytään kuljettamaan tavaroita tehtaille ja tehtailta. Infrastruktuurin omistajat eivät peri toistaiseksi maksua infrastruktuurin käytöstä.
- (6) Suomi on ilmoittanut komissiolle, että kansallisessa lakiluonnoksessa annetaan kansalliselle rautateiden sääntelyelimelle tehtäväksi valvoa ilmoitukseen sisällytettyjä infrastruktuureja ja lisäksi oikeus saada kaikki asian osalta tarvittavat tiedot.
- (7) Komissio on tarkastanut Suomen toimittamat tiedot.
- (8) Direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 3 kohdassa määritellään 'rautatieinfrastruktuuri' mainitun direktiivin liitteessä I luetelluiksi nimikkeiksi. Liitteen I mukaan

---

<sup>1</sup> EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.

rautatieinfrastruktuuri koostuu luetteloon sisällytetyistä osista, jos ne ovat osa kiinteää rataa, mukaan luettuina sivuraiteet, mutta ei raiteita, jotka sijaitsevat korjaamoissa taikka vaunu- tai veturihalleissa, eikä yksityisiä haara- tai sivuraiteita.

- (9) Direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 kohdassa määritelty 'rataverkon haltija' viittaa elimiin tai yrityksiin, jotka ovat vastuussa rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta. Mainitun direktiivin johdanto-osan 12 kappaleessa selkeytetään tältä osin, ettei yksityisten haara- ja sivuraiteiden, kuten yksityisissä teollisuuslaitoksissa olevien sivuratojen ja -raiteiden, haltijoihin pitäisi soveltaa direktiivin 2012/34/EU mukaisia rataverkon haltijoille asetettuja velvoitteita.
- (10) Tämä ei kuitenkaan rajoita niiden säännösten soveltamista, jotka koskevat oikeutta käyttää infrastruktuuria, joka yhdistää palvelupaikkoihin tai (mahdollisesti) palvelee useampaa kuin yhtä loppuasiakasta, eikä palvelupaikkojen ylläpitäjien oikeuksia ja velvollisuuksia, erityisesti direktiivin 2012/34/EU 10, 13 ja 31 artiklan soveltamista tähän luokkaan kuuluvien yksityisten sivu- tai haararaiteiden omistajiin. Mainitun direktiivin johdanto-osan 12 kappaleessa korostetaan tältä osin, että syrjimätön pääsy haara- ja sivuraiteille olisi taattava niiden omistajasta riippumatta, jos niitä tarvitaan liikennepalvelujen tarjoamisen kannalta olennaisiin palvelupaikkoihin pääsemiseksi ja jos niitä käyttää tai saattaa käyttää enemmän kuin yksi loppuasiakas.
- (11) Jos yksityiset sivu- tai haararaiteet yhdistävät palvelupaikkoihin tai (mahdollisesti) palvelevat useampaa kuin yhtä loppuasiakasta, niiden omistajat kuuluvat myös direktiivin 2012/34/EU 56 artiklassa säädetyn sääntelyelinten valvonnan piiriin.
- (12) Direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 3 kohdan d alakohdan mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin ilman komission antamaa ennakkolupaa jättää yksityisomistuksessa olevat rautatieinfrastruktuurit, joita infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omaan tavaraliikenteeseensä, kuten teollisuusalueille vievät umpiraiteet, direktiivin 2012/34/EU 7, 8 ja 13 artiklan sekä IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle.
- (13) Koska direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 4 kohdassa viitataan 'rautatieinfrastruktuuriin', ilmoitusvelvollisuus ja komissiolla kyseisen säännöksen perusteella oleva toimivalta koskevat yksinomaan paikallista rautatieinfrastruktuuria, joka kuuluu mainitun direktiivin 3 artiklan 3 kohdassa esitetyn määritelmän soveltamisalaan. Sen vuoksi komissio ei voi tehdä päätöstä yksityisten haara- ja sivuraiteiden, mukaan lukien ne, jotka luovat yhteyden palvelupaikkoihin ja/tai mahdollisesti palvelevat useampaa kuin yhtä loppuasiakasta, strategisesta merkityksestä.
- (14) Suomen toimittamista tiedoista käy ilmi, että teollisuusalueita omistavat yritykset liikennöivät tämän päätöksen liitteessä I lueteltuja sivu- ja haararaiteita sivutoimintana tavaroiden kuljettamiseksi näiden teollisuusalueiden ja valtion pääasiallisen rataverkon välillä. Kyseiset infrastruktuurit koostuvat yksityisistä sivu- ja/tai haararaiteista, jotka eivät kuulu direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 kohdassa esitetyn rautatieinfrastruktuurin määritelmän soveltamisalaan. Sen vuoksi komissio ei voi arvioida niiden strategista merkitystä eikä tehdä päätöstä direktiivin 2 artiklan 4 kohdan nojalla.
- (15) Komissio on arvioinut, voidaanko muiden ilmoitukseen sisällytettyjen rautatieinfrastruktuurien katsoa olevan vailla strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta.
- (16) Direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 4 kohdassa on ohjeellinen luettelo parametreista, jotka on otettava huomioon arvioitaessa paikallisten infrastruktuurien strategista

merkitystä. Näihin kuuluvat asianomaisten ratojen pituus, niiden käyttöaste ja liikenteen määrä, jota ulkopuolelle jättäminen mahdollisesti koskee. Nämä parametrit ovat ajan mittaan mahdollisesti vaihtuvia muuttujia.

- (17) Tämän päätöksen liitteessä II luetellut Akaan kaupungin, Hattulan kunnan, Heinolan kaupungin, Hämeenlinnan kaupungin, Iisalmen kaupungin, Jyväskylän kaupungin, Kiuruveden kaupungin, Kruunupyyn kunnan, Outokummun kaupungin, Paltamon kunnan ja Parikkalan kunnan kunnalliset ratalinjat ovat Suomen toimittamien tietojen mukaan korkeintaan kahden kilometrin pituisia ja niitä käytetään tavaraliikenteeseen harvoin. Infrastruktuureja ei käytetä matkustajaliikenteeseen.
- (18) Tämän päätöksen liitteessä II luetellut Kauppa- ja teollisuusministeriön, Kuusankosken kaupungin, Lahden kaupungin, Lappeenrannan kaupungin, Lapuan kaupungin, Seinäjoen kaupungin, Valkeakosken kaupungin, Äänekosken kaupungin ja Tohmajärven kunnan infrastruktuurit eivät Suomen toimittamien tietojen mukaan ole aktiivisessa käytössä.
- (19) Kuopion kaupungin ja sataman omistama infrastruktuuri on Suomen toimittamien tietojen mukaan yhden kilometrin pituinen sivuraide. Se johtaa valtion omistamasta rautatieverkosta pieneen metsäteollisuutta jonkin verran palvelevaan sisämaasatamaan. Joensuun kaupungin ja sataman omistama infrastruktuuri on Suomen toimittamien tietojen mukaan kolmen kilometrin pituinen sivuraide. Se johtaa valtion omistamasta rautatieverkosta pieneen metsäteollisuutta jonkin verran palvelevaan sisämaasatamaan, josta lähtee historiallisia lainaristeilyjä kesäisin. Satamasta ei lähde suoraa kansainvälistä tavaraliikennettä.
- (20) Suomen toimittamien tietojen perusteella ja koska tämän päätöksen liitteessä II luetellut paikalliset infrastruktuurit joko eivät ole nykyisin aktiivisessa käytössä tai ovat vain harvoin käytössä ja muodostuvat alle kahden kilometrin pituisista paikallisista sivuraiteista, infrastruktuurien voidaan nykyhetkellä katsoa olevan vailla strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta.
- (21) Tämän päätöksen liitteessä II lueteltu Kouvolan kaupungin, Suonenjoen kaupungin, Tampereen kaupungin ja Riihimäen kaupungin omistama infrastruktuuri muodostuu muutaman sadan metrin pituisista paikallisista sivuraiteista, jotka ovat aktiivisessa käytössä. Kun otetaan huomioon näiden infrastruktuurien ominaispiirteet, eritoten niiden hyvin lyhyt pituus, infrastruktuureilla ei pidä katsoa olevan strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta.
- (22) Tämän päätöksen liitteessä II lueteltuja Haapamäen Museoveturiyhdistys Ry:n, Museorautatieyhdistys Ry:n, Porvoon Museorautatie Ry:n ja Hyvinkään kaupungin omistamia infrastruktuureja käytetään vain historiallisiin tarkoituksiin, ja niiden voidaan tämän vuoksi katsoa olevan vailla strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta.
- (23) Koska direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 4 kohdassa säädetyt perusteet, joiden pohjalta strategista merkitystä on arvioitu, ovat luonteeltaan vaihtelevia, Suomen tulisi ilmoittaa komissiolle mahdollisista muutoksista asianomaisissa olosuhteissa, joiden vuoksi komission saattaa olla tarpeen arvioida uudelleen paikallisen rautatieinfrastruktuurin strategista merkitystä.
- (24) VR Yhtymä Oy:lle kuuluva infrastruktuuri on valtion omistaman vakiintuneen rautatieyhtiön omaisuutta. Sillä yhdistetään muun muassa vakiintuneen rautatieyhtiön liikennöimät terminaalit valtion pääasialliseen rataverkkoon. Vaikka infrastruktuuri saattaa nykyisin olla vakiintuneen rautatieyhtiön yksinomaisessa käytössä, se ei ole

olemassa pelkästään kyseistä tarkoitusta varten. Infrastruktuuria ei sen vuoksi voida pitää yksityisinä haara- tai sivuraiteina. Koska sillä muun muassa tarjotaan pääsy palvelupaikkoihin, sillä on todennäköisesti merkittävä asema rautatiemarkkinoiden toiminnan varmistamisessa. Vakiintuneen rautatieyhtiön VR Yhtymä Oy omistaman infrastruktuurin ei voida tämän vuoksi katsoa olevan vailla strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta.

(25) Direktiivin 2012/34/EY 62 artiklassa tarkoitettua komiteaa on kuultu,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

#### *1 artikla*

Suomen tasavallan ilmoittamat ja liitteessä I luetellut infrastruktuurit eivät kuulu direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 3 kohdassa esitetyn 'rautatieinfrastruktuurin' määritelmän soveltamisalaan. Komissio ei sen vuoksi voi tehdä direktiivin 2 artiklan 4 kohdan mukaista päätöstä kyseisten infrastruktuurien strategisesta merkityksestä.

#### *2 artikla*

Suomen tasavallan ilmoittamien ja liitteessä II lueteltujen rautatieinfrastruktuurien voidaan katsoa olevan vailla strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta.

#### *3 artikla*

Suomen tasavallan ilmoittaman ja liitteessä III luetellun rautatieinfrastruktuurin ei voida katsoa olevan vailla strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta, eikä sitä sen vuoksi voida jättää direktiivin 2012/34/EU IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle

#### *4 artikla*

Tämä päätös perustuu infrastruktuurien strategisen merkityksen arviointiin päätöksen hyväksymispäivänä. Suomen on ilmoitettava komissiolle mahdollisista olosuhteista, muun muassa muutoksista, jotka vaikuttavat direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 4 kohdassa säädettyihin arviointiperusteisiin, ja asianomaisten ratojen omistussuhteissa tapahtuvista muutoksista, jotka saattavat edellyttää, että komissio arvioi uudelleen tämän päätöksen soveltamisalaan kuuluvien infrastruktuurien strategista merkitystä.

*5 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Suomen tasavallalle.

Tehty Brysselissä 20.2.2015.

*Komission puolesta*

*Violeta BULC*

*Komission jäsen*

**OIKEAKSI TODISTETTU JÄLJENNÖS**  
**Pääsihteerin puolesta**

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
kirjaamon johtaja  
**EUROOPAN KOMISSIO**