

Rautatiealan **SÄÄNTELYELIN**

Kokemukset tuomioistuinten oikeuskäytännöistä

23.4.2024

Marko Sillanpää
lakimies



Rautatiemarkkinasääntelyn säädöspohja

- Perustana Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU eli rautatiemarkkinadirektiivi
- Direktiivi implementoitu Suomessa raideliikennelailla (1302/2018)
- Sääntelyä täydentävät lukuisat komission täytäntöönpanoasetukset
- Ratakapasiteetin jakamista koskevia direktiivin kohtia ollaan siirtämässä parlamentin ja neuvoston asetukseen

- Huomioitavaa:
 - Rautatiemarkkinasääntelyssä rautatieinfrastruktuuria ja palvelupaikkoja koskevat eri säännöt.
 - Osa yksityisraiteista on kattavan markkinasääntelyn ulkopuolella, esim. teollisuusyritysten raiteet.
 - Sama asia voi olla määritelty eri tavalla markkinasääntelyssä kuin turvallisuussääntelyssä, esimerkiksi satamaraiteet
 - Tulkintakysymykset liittyvät usein palvelupaikan määrittelyyn, hinnoitteluun tai riippumattomuusvaatimukseen.

Keskeiset oikeustapaukset ja niiden merkitys

- Kotimaiset oikeustapaukset
 - Markkinaoikeuden päätös H390/2022 koskien ratapihaliikenteen ohjauspalveluiden ulkoistamisesta rautatieyritykselle
- EU-tuomioistuimen ennakkoratkaisut
 - C-60/20 koskien palvelupaikan ylläpitäjän määrittelyä
 - C-671/21 koskien yhteensovittamismenettelyn ensisijaisuusperusteita
 - C-210/18 koskien matkustajalaitureiden määrittelyä
- Muiden EU-maiden oikeustapaukset
 - Nordrhein-Westfalenin ylin hallinto-oikeus 13 A 3534/10
 - Tanskan korkeimman oikeuden tuomio BS-16129/2023-HJR

Markkinaoikeuden päätös rataverkon haltijan tehtävien ulkoistamisesta rautatieyritykselle

- Tapauksessa oli kyse ratapihaliikenteenohjauksen ulkoistamisesta rautatieyritykselle.
- Rautatiemarkkinadirektiivin 7 ja 7 a-d artikloiden tarkoituksena on varmistaa rataverkon haltijan riippumattomuus rautatieyrityksistä.
- Raideliikennelain 108 §
 - 1. momentin pääsäännön mukaan rataverkon haltija voi ulkoistaa tehtäviään toiselle osapuolelle, kunhan tämä ei ole rautatieyritys.
 - Ulkoistamiskielto on ehdoton, ei edellytä riippumattomuuden vaarantumista
 - 2. momentin poikkeuksen mukaan rataverkon haltija voi ulkoistaa rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyvien tehtävien toteuttamisen rautatieyritykselle.
 - Infrastruktuurin käyttöön liittyvien tehtävien ulkoistaminen on pääsäännön mukaan kielletty.
- Markkinaoikeus vahvisti, että ratapihaliikenteenohjaus on infrastruktuurin käyttöä ja sen ulkoistaminen rautatieyritykselle on 108 §:n pääsäännön mukaan kielletty.

Unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisu C-60/20 koskien palvelupaikan ylläpitäjän määrittelyä ja vastuuta

- Tapauksessa oli kyse varikkorakennuksen luokittelusta palvelupaikaksi ja siitä onko varikkorakennuksen omistajaa pidettävä palvelupaikan ylläpitäjänä.
- Tuomioistuimen ratkaisun pääkohdat
 - Rautatiemarkkinasäntelyn mukaan palvelupaikan määritelmä perustuu objektiiviseen kriteeriin eli palvelupaikan tekniseen kapasiteettiin tarjota tiettyjä palveluja. Palvelupaikan kuuluminen säntelyn piiriin ei riipu siitä millä oikeusperusteella palvelupaikkaa käytetään eikä siitä ketkä ovat palvelujen vastaanottajia
 - Palvelupaikan statusta ei poista se, että palvelupaikkaa käyttää vain sitä ylläpitävä rautatieyritys
- Rautatiemarkkinadirektiivin 3 artiklan 12 alakohdan mukaan palvelupaikan ylläpitäjällä tarkoitetaan julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai joka tarjoaa rautatieyrityksille yhtä tai useampaa liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettua palvelua.
 - Velvoite ei koske palvelupaikan omistajaa, mikäli sitä ei voi pitää palvelupaikan ylläpitäjänä.
 - Palvelupaikan omistaja, joka ei ole palvelupaikan ylläpitäjä voi lopettaa rakennusta koskevan vuokrasopimuksen ottaakseen rakennuksen omaan käyttöönsä.

Unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisu C-671/21 koskien yhteensovittamismenettelyn ensisijaisuusperusteita

- Tapauksessa oli kyse siitä, miten ensisijaisuusperusteita voidaan soveltaa yhteensovittamismenettelyssä.
- Tuomioistuimen ratkaisun pääkohdat
 - Rataverkon haltija ei ole velvollinen tutkimaan sitä, ovatko useat hakijat tehneet ratakapasiteettia koskevia kilpailevia hakemuksia saman rahdin kuljettamiseksi
 - Infrastrukturi voidaan tällöinkin julistaa ylikuormittuneeksi.
 - Yhteensovittamismenettelyssä voidaan soveltaa etusijajärjestystä koskevia perusteita, edellyttäen, että niiden soveltaminen mahdollistaa ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä ja unionin oikeuden mukaisesti
 - Ristiriitatilanteissa rataverkon haltija on velvollinen aktiivisesti etsimään hakijoiden kanssa tyydyttävää ratkaisua
 - Ylikuormitustilanteessa kapasiteetin suunniteltuun käyttöön perustuvaa ensisijaisuusperustetta voidaan käyttää ainoastaan silloin, kun on takeet siitä, ettei sitä sovelleta uusien tulokkaiden vahingoksi.
 - Tähän liittyy myös ennakkoratkaisu C483/10, jonka mukaan erityisesti toteutuneen aikaisemman käytön käyttäminen ensisijaisuusperusteena on syrjivä.

Unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisu C-210/18 koskien matkustajalaitureiden määrittelyä

- Tapauksessa oli kyse siitä, ovatko matkustajalaiturit direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdan 1 mukaisesti rautatieinfrastruktuuria vai liitteen II kohdan 2 mukaisesti palvelupaikkoja.
- Liitteen I mukaan rautatieinfrastruktuuri koostuu muun muassa matkustaja- ja tavaralaitureista myös matkustaja-asemilla ja tavaraliikenneterminaaleissa.
- Tuomioistuimen ratkaisu
 - Matkustajalaiturit ovat osa direktiivin liitteen II kohdan 1 alakohdassa c tarkoitettua rautatieinfrastruktuuria, jolloin niiden käyttö kuuluu vähimmäiskäyttöpalveluihin.
 - Matkustajalaitureiden sisällyttäminen vähimmäiskäyttöpalveluihin edistää rautatieyrytysten pääsyä markkinoille ja vastaa näin direktiivin päämääriä.
 - Vaikka rataverkon haltija oli tehnyt taloudellisia sitoumuksia perustuen käsitykseen laitureiden kuulumisesta palvelupaikkaan, ei tuomioistuin katsonut perustelluksi rajoittaa päätöksen ajallisia vaikutuksia.
 - Ei katsottu olevan sellaisia poikkeuksellisia olosuhteita, jotka oikeuttaisivat rajoittamaan tuomion ajallisia vaikutuksia.
 - Ennakkoratkaisun C-582/22 mukaan rataverkon haltijan perimät infrastruktuurimaksut voidaan todeta pätemättömiksi takautuvin vaikutuksin.
- Tavaralaitureiden osalta julkisasiamiehen lausunto C453/20

Nordhein-Westfalenin ylin hallinto-oikeus 13 A 3534/10 koskien palvelupaikan määrittelyä

- Tapauksessa oli kyse siitä, onko satamassa sijaitseva viljan käsittely- ja varastointilaitos katsottava direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdan 2 mukaisesti palvelupaikaksi (tavaraterminaali).
- Tuomioistuimen ratkaisu
 - Suorien siirtokuormausten lisäksi myös siilojärjestelmä katsottiin palvelupaikaksi.
 - Palvelupaikka rajautuu siirtokuormausalueisiin, joilla on välitön yhteys rautatiehen.
 - Päätöksen mukaan sillä ei ole merkitystä, tarjotaanko tavaraterminaaliksi katsottavassa laitoksessa tai sen avulla tavarantoimen siirtokuormauksen lisäksi myös muita palveluita.

Tanskan korkeimman oikeuden tuomio BS-16129/2023-HJR koskien palvelupaikan hinnoittelua

- Tapauksessa oli kyse siitä, oliko sääntelyelimellä oikeus määrätä palvelupaikan ylläpitäjän (kombiterminaali) laskemaan perimiään palvelupaikkamaksuja.
 - Sääntelyelin oli ottanut asian tutkittavakseen omasta aloitteestaan.
- Tuomioistuimen ratkaisu
 - Maksut voitiin määrätä alennettavaksi sillä perusteella, että maksut oli vahvistettu korkeammiksi kuin kustannukset lisättynä kohtuullisella voitolla
 - Maksujen ei tarvitse olla syrjiviä, riittää, että ne ovat lainsäädännön vastaisia.
 - Tuomiossa viitattiin lisäksi EU tuomioistuimen ennakkoratkaisuun C-144/20.
 - Sääntelyelimellä on oikeus omasta aloitteestaan velvoittaa rataverkon haltija tekemään muutoksia infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmään.

Kiitos !



Kuva: Harri Aho, Shutterstock