

Päiväys/  
Datum 3.11.2021

Dnro/Dnr TRAFICOM/144208/03.06.01/2021

**Väylävirasto**

Kirjaamo

Toimialajohtaja Juuso Kummala

PL 33 (Opastinsilta 12 A)

00521 Helsinki

Viite/  
Referens

## VR-Yhtymä Oy:n valitus Väyläviraston perimistä loistehon kustannuksista

<b>1. Päätös</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Käsittelyn vaiheet</b> .....	<b>2</b>
<b>3. Tapahtumien kuvaus</b> .....	<b>3</b>
3.1. Loistehoa aiheuttavat suodattimet Suomen rataverkolla .....	3
3.2. Väyläviraston menettely loistehon kustannusten perimiseksi .....	4
<b>4. Oikeudellinen arviointi</b> .....	<b>5</b>
4.1. Loistehon kustannusten perimismenettelyn lainsäädännöllinen tausta .....	5
4.1.1. Vähimmäiskäyttöpalvelut .....	5
4.1.2. Lisäpalvelut.....	5
4.1.3. Ratamaksuun liittyvät julkaisuvelvoitteet .....	6
4.2. VR:n vaatimukset .....	6
4.3. Väyläviraston kanta .....	7
4.4. Säätelyelimen ratkaisu perusteluineen .....	10
4.4.1. Suodattimien kuuluminen vähimmäiskäyttöpalveluihin .....	10
4.4.2. Säätelyelimen päätelmät Väyläviraston muista näkemyksistä .....	12
4.4.3. Johtopäätös ja perustelut.....	13
<b>5. Sovelletut säännökset</b> .....	<b>14</b>
<b>6. Muutoksenhaku</b> .....	<b>14</b>
<b>7. Lisätiedot</b> .....	<b>15</b>

## 1. Päätös

Väyläviraston ratasähköverkon sähköhäiriöiden suodattaminen ja siitä aiheutuvat loistehon kustannukset kuuluvat raideliikennelain (1302/2018) 132 §:n mukaisiin vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviin palveluihin eli vähimmäiskäyttöpalveluihin (rautatiemarkkinadirektiivin 2012/34/EU liitteen II 1 kohta).

Loistehoa tuottavien suodattimien aiheuttamia kustannuksia sekä tietojen julkaisemista tulee käsitellä vähimmäiskäyttöpalveluja koskevien lainsäädännön vaatimusten ja niihin perustuvien muutosten käytäntöön viemiseen liittyvien aikataulujen mukaisesti. Näin ollen Väyläviraston aikataulukauden 2021 ja 2022 rautateiden verkkoselostuksissa julkaisemat suurjänniteverkkojen siirtomaksuun sisällytetyt loistehoa tuottavien suodattimien aiheuttamat maksut eivät ole raideliikennelain mukaisia ja ne tulee poistaa verkkoselostusten sähköenergian siirtopalvelun ja ratajohtoverkon siirtomaksuhinnaston yhteydestä välittömästi.

## 2. Käsittelyn vaiheet

VR-Yhtymä Oy, jäljempänä VR, toimitti rautatiealan sääntelyelimen, jäljempänä sääntelyelin, tutkittavaksi ja ratkaistavaksi 29.3.2021 päivätyn valituksen Väyläviraston menettelystä loistehon kustannusten perimiseksi vuonna 2021. Raideliikennelain (1302/2018), jäljempänä raideliikennelaki, 152 §:n 1 momentin mukaan muun muassa rautatieliikenteen harjoittaja voi saattaa muun kuin tämän lain 151 §:ssä tarkoitetun asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen vaatimusten vastaisesti, tämän lain 149 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun EU-lainsäädännön vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta.

Sääntelyelin perehtyi osapuolten vaatimuksiin ja näkemyksiin, pyysi osapuolilta ja HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä selvityksiä sekä teki 8.9.2021 näiden pohjalta sovitteluesityksen. Väylävirasto ei hyväksynyt sovitteluratkaisua, eikä edellytyksiä sovitteluratkaisun esittämiseksi VR:lle täten ollut, joten sääntelyelin jatkoi asian käsittelyä päätöksen valmistelulla. Osapuolet toimittivat vastineensa asianosaisten kuulemispyyntöön seuraavasti: Väylävirasto 14.10.2021 (täydennetty 28.10.2021) ja VR 27.10.2021. Sääntelyelin katsoi asiassa myös Fenniarail Oy:n, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän<sup>1</sup> ja Operail Finland Oy:n asianosaisiksi ja kuuli niitä päätösluonnoksesta.

Kuulemisen aikana HSL toi esille näkemyksen, jonka mukaan loistehon kustannukset tulisi kohdistaa aiheuttajaperusteisesti lainsäädännön ja asetusten asettamissa puitteissa ja mahdollisuuksissa.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Jäljempänä HSL.

<sup>2</sup> HSL:n vastaus sääntelyelimen kuulemispyyntöön, 25.10.2021.

### 3. Tapahtumien kuvaus

#### 3.1. Loistehoa aiheuttavat suodattimet Suomen rataverkolla

Käsillä olevassa tapauksessa on kyse loistehosta ja siihen liittyvistä kustannuksista, jotka aiheutuvat kokonaisuudessaan Sr1- ja Sm2-sähkövetokalustoa varten asennetuista suodattimista.<sup>3</sup> Kyseiset kalustotyypit aiheuttavat sähköhäiriöitä (eli ns. yliaaltoja<sup>4</sup>) ratasähköverkkoon<sup>5</sup>. Tästä johtuen Väylävirasto on varustanut sähköradan sähkönsyöttöasemansa suodattimilla<sup>6</sup>, jotka estävät sähköhäiriöiden leviämisen ratasähköverkosta kanta- ja alueverkkoihin sekä Väyläviraston omaan ratasähköverkkoon. Toisin sanoen suodattimilla luodaan Sr1- ja Sm2-sähkövetokalustolle edellytykset liikennöidä rataverkolla samaan tapaan kuin muulla kalustolla.

Väylävirasto joutuu maksamaan loistehon annosta syntyviä kustannuksia Fingrid Oyj:lle<sup>7</sup> (jäljempänä Fingrid) ja alueverkkoyhtiöille. Loistehon anto johtuu Väyläviraston sähkönsyöttöasemilla<sup>8</sup> sijaitsevien häiriösuodattimien päällä pitämisestä. Fingrid on todennut vuonna 2017, että häiriösuodattimet on pidettävä toiminnassa aina, kun sähkönsyöttöaseman alueella liikennöidään tietyn tyyppisellä sähkövetokalustolla.<sup>9</sup> Suodattimien pitäminen päällä aiheuttaa kapasitiivisen loistehon antoa sekä ratasähköverkon että kantaverkon ja alueverkkojen suuntaan.<sup>10</sup>

Sr1- ja Sm2-kalusto aiheuttaa myös induktiivisen loistehon ottoa. Induktiivinen loisteho vähentää tilapäisesti ja vain marginaalisesti kapasitiivisen loistehon määrää<sup>11</sup>, jota suodattimet tuottavat. Tapauksessa ei ole kyse kaluston tuottamasta loistehosta.

Sähkönsyöttöasemien suodattimien tuottama loistehon anto (kapasitiivinen loisteho) on aina vakio<sup>12</sup>. Väylävirasto ei pysty ohjaamaan suodattimia riittävän luotettavasti liikenteen mukaan, jolloin niitä tulee pitää aina päällä<sup>13</sup>. Koska kapasitiivinen loisteho ei riipu liikenteestä, se voidaan mitata ainoastaan sähkönsyöttöasemalla<sup>14</sup>.

Suodatin on liitetty suoraan syöttöaseman syöttöjohtoihin ratasähköverkon puolelle<sup>15</sup>. Suodattimia on aina yksi päämuuntajaa kohden eli sellaisilla syöttöasemilla, joissa on kaksi päämuuntajaa, on kaksi suodatinta. Uusimmissa suodattimissa on katkaisijat, joilla suodatin voidaan ohjata sähköradan käyttökeskuksesta päälle ja pois. Katkaisijaohjauksesta on meneillään kokeiluja, joilla testataan mahdollisuuksia kohdentaa suodatus paremmin tarpeeseen. Ongelmana on tarpeen ennakoimismahdollisuudet ja katkaisijoiden jatkuvan käytön vaikutus niiden elinikään.<sup>16</sup>

<sup>3</sup> Väyläviraston vastine 28.5.2021, sivu 2.

<sup>4</sup> Jäljempänä "sähköhäiriöt" ja "yliaallot" -termejä voidaan käyttää rinnakkain.

<sup>5</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 1.

<sup>6</sup> Jäljempänä suodattimesta voidaan käyttää myös termiä "häiriösuodatin".

<sup>7</sup> Fingrid Oyj on suomalainen kantaverkkoyhtiö (lähde: [www.fingrid.fi](http://www.fingrid.fi)).

<sup>8</sup> Jäljempänä sähkönsyöttöasemasta voidaan käyttää myös termiä "syöttöasema".

<sup>9</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 1.

<sup>10</sup> Väyläviraston vastine 18.6.2021, sivu 1.

<sup>11</sup> Väyläviraston vastine 6.8.2021, sivu 2.

<sup>12</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivut 1-2.

<sup>13</sup> Väyläviraston vastine 18.6.2021, sivu 1.

<sup>14</sup> Väyläviraston vastine 18.6.2021, sivu 2.

<sup>15</sup> Väyläviraston vastine 30.8.2021, sivu 1.

<sup>16</sup> Väyläviraston vastine 30.8.2021, sivut 1-2.

Mikäli jollakin rataosalla ei kyseisellä kalustolla liikennöitäisi, sieltä suodattimet voitaisiin mahdollisesti poistaa ja tämä vähentäisi loistehokustannusten määrää ko. rataosalla<sup>17</sup>. Mahdollisia keinoja loistehon tuottamisen alentamiseksi on käsitelty Väyläviraston ja VR:n kesken vuonna 2019 perustetussa loistehotyöryhmässä<sup>18</sup>.

### 3.2. Väyläviraston menettely loistehon kustannusten perimiseksi

Valtion rataverkon haltijana toimiva Väylävirasto laskuttaa suodattimien päällä pitämisestä aiheutuvat loistehon kustannukset rataverkon käyttäjiltä osana sähköenergian siirtopalveluun sisältyvää suurjänniteverkkojen siirtomaksua, joka on eritelty ratajohtoverkon siirtomaksuhinnastossa<sup>19</sup>. Sähköenergian siirtopalvelu on Väyläviraston mukaan<sup>20</sup> raideliikennelain 132 §:n mukainen Euroopan parlamentin ja neuvoston yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 2012/34/EU (jäljempänä rautatiemarkkinadirektiivi) liitteen II 3 kohdan lisäpalvelu, jonka tuottaminen aiheuttaa Väylävirastolle kustannuksia. Suurin kustannuserä on Väyläviraston Fingridille ja muille sähköverkkoyhtiöille maksamat sähkönsiirtomaksut. Sähkönsiirtopalvelu on Väyläviraston mukaan aina ollut rataverkon käyttäjiltä kustannusvastaavasti laskutettu palvelu. Väyläviraston maksamiin sähkönsiirtomaksuihin tuli merkittävä korotus 1.1.2020, jolloin ratasähköverkon loistehon anto muutui maksulliseksi. Väylävirasto ei kuitenkaan perinyt liikenteenharjoittajilta aikataulukauden 2020 loistehosta aiheutuneita kustannuksia, jotta liikennöitsijät olisivat voineet valmistautua niihin<sup>21</sup>.

Väyläviraston mukaan<sup>22</sup> aikataulukaudella 2021 rautatieyrityksiltä kuukausittain liikennöinnistä laskutettavat loistehomaksut perustuvat sähkönkulutukseen (MWh) ja sähkönsiirtomaksun tarifiin (€/MWh). Sähkönkulutus saadaan kuukausittain mittaamalla.

Väylävirasto ilmoittaa<sup>23</sup>, että suodattimien aiheuttamasta loistehosta veloittettavan maksun suuruuden määrittää Fingrid ja alueverkkoyhtiöt. Väyläviraston mukaan<sup>24</sup> tariffi on asetettu vuonna 2019 ilmestyneessä aikataulukauden 2021 verkkoselostuksessa ja siinä loistehokustannusten osuus perustuu alkuvuoden 2019 toteutuneeseen loistehokustannukseen. Kulutuskohtaista tariffia laskettaessa Väylävirasto on tehnyt vuonna 2019 ennusteen vuoden 2021 liikennemäärästä ja kulutuksesta. Vuoden 2021 jälkeen Väylävirasto kertoo tarkastavansa, vastaavatko rautatieyrityksiltä perityt kustannukset todellista toteumaa virastolta laskutettuun loistehokustannukseen verrattuna.

Väyläviraston mukaan<sup>25</sup> häiriösuodattimien aiheuttaman loistehon kokonaismäärästä on tiedossa sähköyhtiöiden mittaamat arvot. Ratajohtoverkossa oleva loisteho mitataan sähkönsyöttöasemien rajapisteissä sähköverkkoyhtiöiden toimesta. Mitatun loistehon yhtiöt laskuttavat verkon haltijalta eli Väylävirastolta. Vuoden 2021 suodattimien loistehokustannusten taustalla on se, että liikennöinti Sr1- ja Sm2-kalustoilla on mahdollista koko sähköistetyllä rataverkolla. Tämä tarkoittaa sitä, että suo-

<sup>17</sup> Väyläviraston vastine 6.8.2021, sivu 2.

<sup>18</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 7.

<sup>19</sup> Väyläviraston Rautateiden verkkoselostus 2021, Liite 5B.

<sup>20</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 1.

<sup>21</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 2.

<sup>22</sup> Väyläviraston vastine 6.8.2021, sivu 1.

<sup>23</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 7.

<sup>24</sup> Väyläviraston vastine 6.8.2021, sivu 1.

<sup>25</sup> Sama kuin edellinen.

dattimet on pidettävä jatkuvasti päällä koko sähköistetyn rataverkon alueella. Väyläviraston mukaan<sup>26</sup> loisteholaskutuksen pohjana on pelkästään suodattimien tuottama kapasitiivinen loisteho.

## 4. Oikeudellinen arviointi

Raideliikennelain 152 §:n 2 momentin mukaan sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia on ratkaistava ensisijaisesti sovittelemalla, jos sääntelyelin katsoo sovittelun asian kannalta tarkoituksenmukaiseksi. 8.9.2021 tekemässään sovitteluesityksessä sääntelyelin ehdotti seuraavaa: tapauksen mukaiset loistehon kustannukset luetaan lisäpalvelujen sijasta kuuluviksi vähimmäiskäyttöpalveluihin, ja kustannuksia sekä tietojen julkaisemista käsitellään vähimmäiskäyttöpalveluja koskevien lainsäädännön vaatimusten ja niihin perustuvien muutosten käytäntöön viemiseen liittyvien aikataulujen mukaisesti. Väylävirasto ei hyväksynyt sovitteluesitystä.

### 4.1. Loistehon kustannusten perimismenettelyn lainsäädännöllinen tausta

Rautateillä tarjottavista palveluista säädetään raideliikennelaissa, jolla pannaan täytäntöön rautatiemarkkinadirektiivi sekä valtioneuvoston asetuksessa (1489/2015) rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista, jäljempänä rautatiepalveluasetus. Viimeksi mainitusta on annettu muutosasetus (1220/2018).

#### 4.1.1. Vähimmäiskäyttöpalvelut

Raideliikennelain 139 §:n 1 momentissa todetaan, että ratamaksuna rataverkon käytöstä peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä erikseen säädettyjä maksuja. Edelleen 132 §:n 1 momentissa säädetään, että rataverkon haltijan on tarjottava 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdassa tarkoitettuja rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja sisältäen radan käyttöoikeuden palvelupaikkoihin pääsemiseksi. Raideliikennelain 139 §:n 1 momentin mukaan edellä raideliikennelain 132 §:n 1 momentissa tarkoitetuilta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviltä palveluilta perittävän ratamaksun perusmaksun on perustuttava suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdan mukaan vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:

- a) rautateiden ratakapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;
- b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;
- c) rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet;
- d) junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestinanto sekä tietojen antaminen junien liikkumisesta;
- e) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;
- f) kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.

Näistä palveluista säädetään myös rautatiepalveluasetuksen 1 §:ssä, joka vastaa sisällöltään rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohtaa.

#### 4.1.2. Lisäpalvelut

Raideliikennelain 132 §:ssä todetaan, että jos palvelupaikan ylläpitäjä tuottaa joitakin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan lisäpalveluja, sen on tarjottava

<sup>26</sup> Väyläviraston vastine 6.8.2021, sivu 2.

niitä pyynnöstä syrjimättä ja tasapuolisesti rautatieliikenteen harjoittajille. Edelleen, jos 132 §:n 2 momentissa tarkoitettua lisäpalvelua tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättyinä kohtuullisella tuotolla.

Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan mukaan lisäpalveluihin voi sisältyä:

- a) kuljetussähkövirta, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa sähkönsiirtolaitteiden käytöstä perittävistä maksuista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2009/72/EY soveltamista;
- b) matkustajavaunujen esilämmitys;
- c) yksilölliset sopimukset, jotka koskevat:
  - vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa,
  - erikoiskuljetusten avustamista liikenteessä.

#### 4.1.3. *Ratamaksuun liittyvät julkaisuvelvoitteet*

Raideliikennelain 142 §:ssä todetaan, että rataverkon haltijan on julkaistava maksut ja niiden perusteet verkkoselostuksessaan sekä toimitettava tieto maksuista ja niiden perusteista myös sääntelyelimelle sen valvontatehtävää varten. 131 §:n 3 momentin mukaan rataverkon haltijan on kuultava verkkoselostusta laatiessaan ratakapasiteetin haltijoita ja Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita.

Raideliikennelain 131 §:n 4 momentin mukaan verkkoselostus on julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 117 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin hakemiselle asetetun määräajan päättymistä.

Raideliikennelain 131 §:n 1 momentin mukaan verkkoselostukseen on sisällytettävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV mukaiset tiedot. Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV 2 kohdan mukaan verkkoselostuksen on sisällettävä jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat. Sen on sisällettävä asianmukaiset tiedot hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista. Jaksossa on esiteltävä sekä kustannusten että maksujen osalta yksityiskohtaisesti 31–36 artiklan soveltamisessa käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot. Siinä on myös oltava tietoja jo päätetyistä tai seuraavien viiden vuoden aikana suunnitelluista hinnanmuutoksista, jos tiedot ovat saatavilla.

## 4.2. VR:n vaatimukset

Valituksessaan VR katsoo, että Väylävirasto on toiminut loistehon kustannusten perimisessä lainvastaisesti ja/tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. VR:n näkemyksen mukaan Väylävirasto on toiminut raideliikennelain ja palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annetun Euroopan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177, jäljempänä palvelupaikka-asetus, vastaisesti menettelyssään loistehon kustannusten perimiseksi VR:ltä.<sup>27</sup>

VR:n mukaan<sup>28</sup> korvauksen suuruus on kohtuuton ja Väyläviraston toiminta tältä osin täysin ennakoimatonta ja läpinäkymätöntä. VR ei ole voinut varautua taloudellisesti erittäin merkittävän kustannuserän maksamiseen, kun asiasta ja etenkin kustannuksen suuruudesta ei ole saatu ennakkotietoa Väylävirastolta pyynnöistä huolimatta.

<sup>27</sup> VR:n valitus 29.3.2021, sivu 1.

<sup>28</sup> VR:n valitus 29.3.2021, sivu 2.

VR:n näkemyksen mukaan<sup>29</sup> Väyläviraston tulee edistää välittömästi teknisiä toimenpiteitä loistehosta aiheutuvien kustannusten minimoimiseksi yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa. VR:n mukaan rautatieliikenteen harjoittajille tulee varata riittävästi aikaa varautua loistehoa koskevaan maksuun budjetoinnissa ja asiakasmaksujen osalta.

VR korostaa<sup>30</sup>, että raideliikennelain 133 §:n mukaan palveluista tai palvelupaikan käytöstä perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia palvelujen hakijoita kohtaan. VR:n mukaan 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.

VR katsoo<sup>31</sup>, että loistehon kustannusten osalta raideliikenteen harjoittajalle aiheutuvia kustannuksia olisi voitu rajata. Väylävirastolla olisi VR:n näkemyksen mukaan ollut mahdollisuus minimoida kustannustason nousua hyödyntämällä oikea-aikaisia teknisiä toimenpiteitä. VR:n mukaan toimenpiteiden edistäminen on rataverkon haltijan vastuulla, eikä yksittäinen toiminnanharjoittaja pysty omin toimenpitein vaikuttamaan kustannustason nousuun. Lisäksi toimijoiden tieto asiasta rajoittuu Väylävirastolta saatuihin tietoihin. Kantaverkkoyhtiö Fingrid on VR:n tietojen mukaan tuonut julki linjansa Väylävirastolle (silloinen Liikennevirasto<sup>32</sup>) loistehon laskuttamisesta ja neljän vuoden siirtymäajasta vuoteen 2020 saakka jo vuonna 2015. Väylävirasto käynnisti VR:n mukaan toimenpideohjelman ilmiön minimoimiseksi kuitenkin vasta vuonna 2019, eikä yksittäisillä toiminnanharjoittajilla, jotka palvelusta maksavat, ole ollut mahdollisuutta itse toteuttaa rataverkon haltijan vastuulla olevia toimenpiteitä kustannusten minimoimiseksi.

Lisäksi VR:n näkemyksen mukaan<sup>33</sup> Väylävirasto ei ole noudattanut hyvän hallinnon perusteita eikä sen toiminta ole täyttänyt hallintolain (434/2003) 2 luvun 6 §:ssä määriteltyjä hallinnon oikeusperiaatteita, joiden mukaan viranomaisen toimien on oltava muun muassa oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden sekä suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia.

### 4.3. Väyläviraston kanta

Väyläviraston vastineen mukaan<sup>34</sup> suurjänniteverkkojen siirtomaksu on Väyläviraston junaliikenteenharjoittajilta kustannusvastaavasti laskuttama kustannuserä, joka koostuu kanta- ja alueverkkoyhtiöiden Väylävirastolta laskuttamista siirto- ja loistehomaksuista.

Väylävirasto toteaa<sup>35</sup> julkaisevansa verkkoselostuksessa suurjänniteverkkojen siirtomaksuhinnaston, jonka perusteella sähkökäyttäjät maksavat arvioidut kustannukset sähkön siirrosta. Vuoden lopussa (viime vuoteen asti puolivuositain) lasketaan Väyläviraston maksamien siirtomaksujen ja liikennöitsijöiden Väylävirastolle maksamien laskujen erotus. Väylävirasto hyvittää ylimääräisinä kerätyt siirtomaksut tai pe-

<sup>29</sup> VR:n valitus 29.3.2021, sivu 2.

<sup>30</sup> VR:n valitus 29.3.2021, sivu 5.

<sup>31</sup> VR:n valitus 29.3.2021, sivut 5-6.

<sup>32</sup> Liikenneviraston nimi vaihtui Väylävirastoksi 1.1.2019.

<sup>33</sup> VR:n valitus 29.3.2021, sivu 1.

<sup>34</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 2.

<sup>35</sup> Sama kuin edellinen.

rii alimääräiset maksut seuraavan vuoden aikana tariffin korjauksena. Suurjänniteverkkojen siirtomaksua maksavat siis saman suuruisena kaikki ratajohtoverkosta energiaa ottavat tahot, myös Väylävirasto itse.

Väyläviraston mukaan<sup>36</sup> se jätti perimättä liikenteenharjoittajilta aikataulukauden 2020 loistehosta aiheutuneet kustannukset, jotta liikennöitsijät voisivat valmistautua niihin. Vuoden 2021 alusta lähtien Väylävirasto on sisällyttänyt loistehosta aiheutuvat kustannukset siirtomaksuun kustannusvastaavasti. Väyläviraston mukaan<sup>37</sup> loistehomaksun suuruuden määrittää Fingrid ja alueverkkoyhtiöt.

Väyläviraston mukaan<sup>38</sup> loistehon vähentämiseksi on etsitty ja testattu teknisiä ja operatiivisia ratkaisuja loistehotyöryhmässä, jonka Väylävirasto ja VR muodostivat keväällä 2019. Kehitettyihin ratkaisuihin on liittynyt suurta epävarmuutta, eikä minäkään ratkaisun toimintaa ole voitu varmentaa sillä tasolla, että niitä olisi voitu ottaa käyttöön.

Vastauksessaan sääntelyelimen sovitteluesitykseen Väylävirasto esittää, että sähköhäiriöiden suodattaminen ei ole osa vähimmäiskäyttöpalveluja. Väylävirasto nostaa esille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdan e alakohdan, jonka mukaan vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin kuuluu sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi. Tähän vedoten Väylävirasto näkee, että sähkönsiirtolaitteiden käyttö on vähimmäiskäyttöpalvelua vain ja ainoastaan kuljetusvirran saamiseksi, ja että suodatinten aiheuttamat kustannukset eivät aiheutuisi sähkönsiirtolaitteiden käytöstä kuljetusvirran saamiseksi.<sup>39</sup>

Väyläviraston mukaan sähköhäiriöiden suodattaminen on osa Väyläviraston tarjoamaa sähköenergian siirtopalvelua, koska ilman suodattamista Väyläviraston ratajohtoverkkoa ei saisi kytkeä kanta- tai alueverkkoihin<sup>40</sup> eikä kaikelle käytössä olevalle vetokalustolle voitaisi tarjota sähköenergian siirtopalvelua<sup>41</sup>. Tästä Väylävirasto tekee sen johtopäätöksen<sup>42</sup>, että mikäli Väyläviraston ratajohtoverkko toimisi kanta-verkosta eristettynä itsenäisenä saarekkeena, ei suodattimia tarvittaisi lainkaan. Tämän perusteella Väylävirasto näkee, että sähköhäiriöiden suodatus joudutaan tekemään ensisijaisesti sähköenergian siirtopalvelun tarpeista ja suodatus on näin ollen sähköenergian siirtoon rinnastettava lisäpalvelu.

Väyläviraston mukaan suodattimien sijainti voisi olla erilainen kuin nykyisessä Väyläviraston käyttämässä ratkaisussa eli myös sähkönsyöttöaseman ja kantaverkon välissä<sup>43</sup> ja/tai kokonaan sähkönsyöttöaseman laitteiston ulkopuolella<sup>44</sup>. Lisäksi Väylävirasto esittää, että suodattimet eivät yksiselitteisesti sisälly rautatiemarkkinadirektiivin liitteen 1 kuvaamaan sähkönsyöttölaitteistoon, eikä Väylävirasto mainitse niitä aikataulukauden 2022 verkkoselostuksen liitteessä 5A<sup>45</sup> osana sähkönsyöttölaitteistoja.<sup>46</sup> Väyläviraston mukaan sen ainoa hinnoittelua suoraan käsittelevä julkaisu on

<sup>36</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 2.

<sup>37</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 7.

<sup>38</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 5.

<sup>39</sup> Väyläviraston vastaus sääntelyelimen sovitteluesitykseen 22.9.2021, sivu 1.

<sup>40</sup> Väyläviraston vastine 28.10.2021, sivut 2-3.

<sup>41</sup> Väyläviraston vastaus sääntelyelimen sovitteluesitykseen 22.9.2021, sivu 2.

<sup>42</sup> Väyläviraston vastine 28.10.2021, sivut 2-3.

<sup>43</sup> Väyläviraston vastaus sääntelyelimen sovitteluesitykseen 22.9.2021, sivu 3.

<sup>44</sup> Väyläviraston kommentit sääntelyelimen päätösluonnokseen (kuuleminen), 14.10.2021, sivu 1.

<sup>45</sup> Kyseinen liite on nimeltään "Ratamaksun perusmaksun laskentamenetelmä". Vastaavaan laskentamenetelmämuistioon on viittaus myös Väyläviraston aikataulukauden 2021 verkkoselostuksessa sivulla 76.

<sup>46</sup> Väyläviraston vastaus sääntelyelimen sovitteluesitykseen 22.9.2021, sivu 3.



verkkoselostus liitteineen, joka ei pidä suodattimia sähkönsyöttölaitteistoon kuuluvina<sup>47</sup>.

Väyläviraston mukaan<sup>48</sup> suodatuksen kuulumisesta sähköenergian siirtoon rinnastettavaan lisäpalveluun puhuu se, että mikäli Väylävirasto ei tarjoaisi lainkaan sähköenergian siirtopalvelua, vaan ainoastaan sähkönsyöttölaitteiston käyttömahdollisuutta, niin tällöin rautatieliikenteen harjoittajat joutuisivat itse tekemään sopimukset kanta- ja alueverkkoyhtiöiden kanssa ja vastaamaan kalustonsa aiheuttamista sähköhäiriöistä, eli sijoittamaan suodattimet suoraan kalustoonsa tai kanta- tai alueverkon liityntäpisteen yhteyteen.

Väylävirasto esittää, että rautatiepalveluasetuksen 4 §:n 3 kohdan mukaan lisäpalveluihin voivat kuulua myös *"muut kuin kohdassa 1 ja 2 tarkoitettut erikseen sovittavat palvelut, kuten..."*. Väyläviraston näkemyksen perusteella asetuksen 4 §:n lista ei siten sanamuotonsa mukaan ole tyhjentävä.<sup>49</sup> Väylävirasto viittaa myös RNE:n<sup>50</sup> julkaisemaan verkkoselostusmalliin todeten, että eurooppalaisissa verkkoselostuksissa lisäpalveluiden luettelo ei ole tyhjentävä.

Väylävirasto näkee, että päätösluonnoksessa ei ole tarkasteltu sitä, mitä sähkömarkkinalainsäädäntö toteaa sähköhäiriöiden aiheuttamisesta ja vastuista kiinteistöryhmän sisäisessä sähköverkossa eikä sitä, mitä mm. EU:n rautatiejärjestelmän osajärjestelmiä koskevissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä edellytetään sähkövetureilta. Väyläviraston näkemyksen mukaan näillä tekijöillä voi olla ratkaiseva merkitys vastuiden ja hinnoittelun näkökulmasta.<sup>51</sup>

Väylävirasto on esittänyt yksittäisiä huomioita myös alla luetelluista osa-alueista, mutta ei ole esittänyt sen tarkemmin perusteluja sille, miten nämä kohdat mahdollisesti vaikuttavat loistehoa aiheuttavien suodattimien kustannuksiin tai suodattimien kuulumiseen/kuulumattomuuteen vähimmäiskäyttöpäalveluihin. Väyläviraston mukaan:

- Väylävirasto ei jaa sovitteluesityksen näkemystä siitä, että vetureita ei olisi käsitelty teknisenä ongelmakysymyksenä rataverkolla pääsyn ja hinnoittelun näkökulmista, sillä Väyläviraston mukaan sillä on käynnissä useita kehittämistoimenpiteitä, joilla etsitään ratkaisuja teknisiin ongelmakysymyksiin rataverkolle pääsyn näkökulmasta.<sup>52</sup>
- Kuljetussähkövirrasta voi olla erilaisia tulkintoja. Sähkönsiirto ja sähköhäiriöiden suodatus voivat olla luokiteltavissa osaksi kuljetussähkövirtaa myös eräiden EU-maiden ratkaisujen perusteella.<sup>53</sup>
- Belgiassa sähköenergian siirtopalvelu on luokiteltu maan rataverkon haltijan verkkoselostuksessa lisäpalveluksi.<sup>54</sup>

<sup>47</sup> Väyläviraston kommentit sääntelyelimen päätösluonnokseen (kuuleminen), 14.10.2021, sivu 1.

<sup>48</sup> Väyläviraston vastine 28.10.2021, sivu 3.

<sup>49</sup> Väyläviraston vastaus sääntelyelimen sovitteluesitykseen 22.9.2021, sivu 2.

<sup>50</sup> RNE (RailNetEurope) on voittoa tuottamaton eurooppalaisten rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin jakajien järjestö, jonka tarkoituksena on edistää kansainvälistä liikennettä eurooppalaisessa rautatieinfrastruktuurissa. (Lähde: Väyläviraston Rautateiden verkkoselostus 2021, sivu 10).

<sup>51</sup> Väyläviraston vastine 28.10.2021, sivu 1.

<sup>52</sup> Väyläviraston vastaus sääntelyelimen sovitteluesitykseen 22.9.2021, sivu 3.

<sup>53</sup> Väyläviraston vastine 28.10.2021, sivu 2.

<sup>54</sup> Väyläviraston vastaus sääntelyelimen sovitteluesitykseen 22.9.2021, sivu 2.

- Suodattimet vakauttavat Väyläviraston ratajohtoverkkoa, mutta ne eivät ole välttämättömiä ratajohtoverkon käytön kannalta, joten Väylävirasto kytkisi suodattimet pois päältä ilman Sr1- ja Sm2-liikennettä.<sup>55</sup>

#### 4.4. Säätelyelimen ratkaisu perusteluineen

Suodattimien aiheuttamasta loistehosta perittävien kustannusten kannalta keskeisenä kysymyksenä on se, liittyvätkö tämän tapauksen mukaiset suodattimien kustannukset rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdan vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviin palveluihin eli vähimmäiskäyttöpalveluihin vai saman liitteen 3 kohdan lisäpalveluihin. Käsillä olevan tapauksen arvioinnin kannalta oleellisia ovat pelkästään tekijät, joiden perusteella arvioidaan suodattimien aiheuttamien kustannusten kuulumista vähimmäiskäyttöpalveluihin. Näitä käsitellään luvussa 4.4.1. Sen lisäksi alla luvussa 4.4.2. käsitellään myös muita Väyläviraston esittämiä väitteitä.

Rautateilla tarjottavista palveluista säädetään kansallisesti raideliikennelaissa, jolla pannaan täytäntöön rautatiemarkkinadirektiivi. Raideliikennelakia on täydennetty rautatiepalveluasetuksella. Raideliikennelain 132 §:n 1 momentin mukaan rataverkon haltijan on tarjottava raideliikennelain 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdassa tarkoitettuja rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja.

Raideliikennelain viittaaman rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdan mukaisia Väyläviraston tarjoamia vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja ovat muun muassa c) rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet ja e) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi.

##### 4.4.1. Suodattimien kuuluminen vähimmäiskäyttöpalveluihin

Loistehokustannukset aiheutuvat kokonaisuudessaan VR:n käyttämän Sr1- ja Sm2-sähkövetokaluston aiheuttamia sähköhäiriöitä varten asennetuista suodattimista<sup>56</sup>, jotka on asennettu sähköradan sähkönsyöttöasemille.<sup>57</sup> Suodattimet estävät edellä mainittujen sähkövetokalustotyyppien liikennöinnin aiheuttamien sähköhäiriöiden leviämisen ratasähköverkosta kanta- ja alueverkkoihin sekä Väyläviraston omaan ratasähköverkkoon. Voidaan siis todeta, että ilman suodattimia häiriöt estäisivät kuljetusvirran saannin. Siksi vähimmäiskäyttöpalveluihin kuuluvan "sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi" -kohdan voidaan todeta sisältävän suodattimien käytön. Asiasta toteaa Väylävirasto itsekin<sup>58</sup>: "*Sähköverkkoiliityntä ei saa aiheuttaa siirtoverkkoihin ennalta määriteltäviä sähkönsyöttöhäiriöitä, ja Väyläviraston suodattimet varmistavat, ettei sähköhäiriöitä kulkeudu siirtoverkkoihin*".

Sähköhäiriöt ilmenevät edellä kuvatulla tavalla liikennöitävän radan puoleisella osalla sähkönsiirtoon järjestettyä verkostoa ja sitä liitännä, joka rautatieinfrastruktuuriin kuuluvissa sähkönsiirtolaitteissa on järjestetty kuljetussähkövirran saamiseksi. Jotta vähimmäiskäyttöpalveluilla saadaan järjestettyä kuljetussähkövirran saaminen direktiivin 2012/34/EU liitteen II 1 kohdan e alakohdan edellyttämällä tavalla, sähköhäiriöiden poistamisesta tulee myös huolehtia rautatieinfrastruktuurin ja muun säh-

<sup>55</sup> Väyläviraston vastine 28.10.2021, sivu 2.

<sup>56</sup> Väyläviraston vastine 28.5.2021, sivu 2.

<sup>57</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 1.

<sup>58</sup> Väyläviraston vastaus säätelyelimen sovitteluesitykseen 22.5.2021, sivu 2.

köverkon välille muodostuvan rajapinnan sisäpuolella. Tällöin rautatieinfrastruktuuriin kuuluvien sähkösiirtolaitteiden tulee huolehtia häiriöiden poistosta, eli toisin sanoen suodattimien tulee sijaita rautatieinfrastruktuurissa.

Väylävirasto on sijoittanut suodattimet teknisesti ratasähköverkkonsa puolelle sähkönsyöttöasemien yhteyteen. Sähkönsyöttöasemia oli vuonna 2019 Väyläviraston mukaan 88 kappaletta<sup>59</sup>. Suodattimet on liitetty suoraan kunkin syöttöaseman syöttöjohtoihin ratasähköverkon puolelle<sup>60</sup>, joten ne ovat tekniseltä toteutukseltaan selkeästi rautatieinfrastruktuurin sisällä. Asia käy ilmi myös Väyläviraston julkaisemista Ratateknisistä ohjeista (RATO 5)<sup>61</sup>, joissa suodatin (SU1) on merkitty sekä 25 kV:n että 2x25 kV:n järjestelmien pääkaavioihin; toisin sanoen Väylävirasto käsittelee suodattimia normaalina osana vähimmäiskäyttöpalveluihin kuuluvia syöttöasemia. Suodattimien asentamisessa on ollut kyse olosuhteiden luomisesta yliaaltoja aiheuttavien kalustoyksiköiden liikennöinnille rataverkolla.

Tekninen toteutus, jossa suodattimet sijaitsevat sähkönsyöttöasemilla, vahvistaa edelleen johtopäätöstä, jonka mukaan suodattimien käyttö kuuluu käsillä olevassa asiassa rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I kuvattuun rautatieinfrastruktuuriin, ja tarkemmin sen osakokonaisuuteen "*Junien kulkua varten tarvittavan sähkövoiman muunto- ja siirtolaitteet: syöttöasemat, syöttöasemien ja kontaktijohtojen väliset syöttökaapelit, kantolangat ja kannattimet; kolmas raide kannattimineen*". Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdan c alakohdan mukaan rautatieinfrastruktuurin käyttö sisältyy vähimmäiskäyttöpalveluihin. Vaikka rautatiemarkkinasääntelyssä ei ole määritelty sähkönsyöttöasemien yksityiskohtaista teknistä kokoonpanoa yleisesti, eikä se ehkä ole erilaisista tilanteista johtuen mahdollistakaan, käsillä olevan tapauksen fyysisen toteutustavan lisäksi myös muut edellä ja jäljempänä kuvatut tapauskohtaiset seikat ja Väyläviraston menettelyt vaikuttavat johtopäätökseen saman suuntaisesti.

On huomattava, että suodattimet estävät häiriöiden eli yliaaltojen leviämisen ei pelkästään kanta- ja alueverkkojen, vaan myös Väyläviraston ratasähköverkon suuntaan eli suodattimet suojaavat myös Väyläviraston omaa ratasähköverkkoa. Tämä on vähimmäiskäyttöpalvelujen sisältämän sähkönsiirtolaitteiston sisäistä toimintaa, mikä osoittaa suodattimien kuulumisen vähimmäiskäyttöpalveluihin. Väylävirasto toteaa itsekin, että suodattimet vakauttavat Väyläviraston ratajohtoverkkoa<sup>62</sup>.

Väyläviraston mukaan<sup>63</sup> sen ainoa hinnoittelu suoraan käsittelevä julkaisu on verkkoselostus liitteineen, joka ei pidä suodattimia sähkönsyöttölaitteistoon kuuluvina. Kuitenkin Väylävirasto on toteuttanut ja julkaissut sähkönsyöttölaitteiston käytön kustannuksista erillisselvityksen<sup>64</sup>, jossa loistehon kustannukset aiheuttavat suodattimet ryhmiteltiin osaksi syöttö- ja välilytkinasemia<sup>65</sup>. Täten Väylävirasto lukee suodattimien kustannukset kuuluviksi ratamaksulaskennan pohjana olevaan kustannusmassaan. Raideliikennelain 132 §:n 1 momentin mukaan ratamaksun vastikkeena

<sup>59</sup> Väyläviraston vastine 30.4.2021, sivu 4.

<sup>60</sup> Väyläviraston vastine 30.8.2021, sivut 1-2.

<sup>61</sup> Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 5, Sähköistetty rata, Liikenneviraston ohjeita 23/2018, liitteet 49 ja 50.

<sup>62</sup> Väyläviraston vastine 28.10.2021, sivu 2.

<sup>63</sup> Väyläviraston kommentit sääntelyelimen päätösluonnokseen (kuuleminen), 14.10.2021, sivu 1.

<sup>64</sup> Väyläviraston selvitys "Junaliikenteen aiheuttamat sähkönsyöttölaitteiston käytön kustannukset", Väyläviraston julkaisuja 59/2020, marraskuu 2020, mm. sivut 12-13 sekä Liitteen 2 sivut 2-3.

<sup>65</sup> Väyläviraston vastine 30.8.2021, sivu 2.

tarjotaan rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja. Näin ollen edellä mainittu Väyläviraston menettely puhuu sen puolesta, että Väylävirasto on käsitellyt suodattimia osana vähimmäiskäyttöpalveluja.

Kulumisen osalta suodattimien suoraan rautatieliikenteestä riippuvaksi kustannusosuudeksi Väyläviraston erillisselvityksessä on arvioitu 20 %<sup>66</sup>. Kyseinen erillisselvitys kuuluu verkkoselostuksessa esitettyjen hinnoittelutietojen keskeisiin taustamateriaaleihin kuvaamalla tarkasti Väyläviraston käyttämiä hinnoittelumenetelmiä, ja se siis ryhmittelee suodattimet osaksi vähimmäiskäyttöpalveluihin kuuluvia syöttö- ja välilytkinasemia. Samalla voidaan todeta, että loistehon kustannuksia aiheuttavia suodattimia ja niiden hinnoitteluun liittyviä tarkempia erittelyjä ei mainita verkkoselostuksessa ollenkaan, vaan kyseiset kustannukset on sisällytetty läpinäkymättömästi suurjänniteverkkojen siirtomaksun sisään.

Ennen kuin kantaverkko- ja alueverkkoyhtiöt ovat alkaneet laskuttaa suodattimien aiheuttamasta loistehosta, Väylävirasto on menetellyt suodattimien suhteen kaikilta osin niin kuin ne olisivat osa sen ratasähköverkkoa. Yhtenä esimerkkinä tästä on edellä mainittu suodattimien kustannusten ottaminen osaksi ratamaksulaskennan pohjana olevaa kustannusmassaa eikä palvelupaikkahinnoittelua. Loistehokustannusten veloittamisen aloittamisen jälkeen käytännöistä on muuttunut vain laskutus, jolloin Väylävirasto alkoi laskuttaa suodattimien aiheuttamista loistehokustannuksista osana lisäpalveluja. Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan a alakohdan mukaan lisäpalveluihin voi kuitenkin sisältyä vain kuljetussähkövirta, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa sähkönsiirtolaitteiden käytöstä perittävistä maksuista.

Väylävirasto ei ole myöskään käsitellyt yliaaltoja tuottavia kalustoyksiköitä erityisenä teknisenä ongelmakysymyksenä rataverkolle pääsyn (osana vähimmäiskäyttöpalveluita) eikä toisaalta hinnoittelunkaan näkökulmasta. Väyläviraston toteuttamassa suodattimien asentamisessa on ollut kyse olosuhteiden luomisesta yliaaltoja aiheuttavien kalustoyksiköiden liikennöinnille. Väylävirasto on toki hakenut uusia teknisiä ratkaisuja yhteistyössä VR:n kanssa, mutta se ei ole pyrkinyt kieltämään tietyn tyyppisten kalustoyksiköiden käyttöä tai asettamaan niiden käytölle rajoituksia.

#### 4.4.2. *Säätelyelimen päätelmät Väyläviraston muista näkemyksistä*

Väylävirasto on esittänyt useita hypoteettisia toimintamalleja ratasähköverkon käyttöön liittyen, jotka eivät kuvasta todellista asiantilaa, jota VR:n valitus koskee. Väyläviraston esittämät väitteet ja niiden perusteet eivät ole sellaisia, että niillä olisi vaikutusta asian ratkaisuun.

Mitä tulee Väyläviraston esille nostamaan kysymykseen rautatiemarkkinadirektiiviin perustuvan rautatiepalveluasetuksen lisäpalvelulistat kattavuudesta, rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan lisäpalvelujen listan mahdollisella laajennettavuudella ei ole merkitystä asian kannalta oleellisen kysymyksen eli sen arvioimisessa, kuuluvatko suodattimien kustannukset vähimmäiskäyttöpalveluihin. Lisäksi Väylävirasto on viitannut verkkoselostuksessa käsillä olevan asian kohdalla rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan a ja b alakohtiin, eikä kysymys näin siis olisi muutenkaan tutkittavan menettelyn osalta oleellinen, koska Väylävirasto ei ole edes pyrkinyt luomaan uutta palveluluokkaa lisäpalveluihin loistehoa aiheuttavien suodattimien kustannuksille.

<sup>66</sup> Väyläviraston vastine 30.8.2021, sivu 2.

Jatkon kannalta merkitystä voi olla myös sillä, että lisäpalvelujen lista ei ole edes laajennettavissa, vaan se on sääntelyelimen tulkinnan, joka perustuu Euroopan komission kannanottoihin<sup>67</sup>, mukaan tyhjentävä. Komission palvelupaikka-asetuksessa ei missään kohdin viitata mahdollisuuteen, että liitteen II 3 kohdan luettelo voisi olla jäsenvaltion täydennettävissä, vaan direktiivin listaan viitataan pelkästään "luettelona". Raideliikennelaisissa viitataan kyseiseen direktiivin kohtaan, ja annettu valtuutus tarkempien säännösten antamiseen rajoittuu nimenomaan direktiivin liitteen II palveluihin, eli rautatiepalveluasetuksen 4 §:n laajempi tulkinta olisi siis ristiriidassa komission esittämän kannan ja sen kanssa yhdenmukaisen, edellä kuvatun EU-lain soveltamisen kanssa.

Mitä tulee Väyläviraston mainitsemaan sähkömarkkinalainsäädäntöön tai EU:n rautatiejärjestelmän osajärjestelmiä koskeviin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin, niin on pikemminkin Väyläviraston asia toimia tilanteen mukaan, jos se katsoo, että liikennöivä kalusto ei täytä eri lainsäädäntöjen vaatimuksia. Sääntelyelin arvioi asiaa pelkästään oman toimivaltansa puitteissa. Nyt Väyläviraston verkkoselostuksissa ei ole esitetty teknisiä rajoituksia eikä kieltoja kyseessä olevien kalustoyksiköiden yliaaltohäiriöiden osalta. Lisäksi Väylävirasto ei ole näiden osalta eritelty tekijöitä, joilla saattaisi olla vaikutusta käsillä olevan asian arvioinnissa.

Väyläviraston mainitseman, yksittäisen EU-maan sähköenergian siirtopalvelun maksua koskevan esimerkin osalta voidaan todeta, että käsillä olevassa asiassa ei ole kyse sähköenergian siirtopalvelusta.

Mitä tulee ylipäänsä Väyläviraston yksittäisiin huomioihin, jotka on esitetty luvun 4.3. lopussa, niin Väylävirasto ei ole niiden osalta eritelty tarkemmin omia näkemyksiään tai huomioiden takana olevia lainsäädännön kohtia, joilla saattaisi olla vaikutusta loistehoa aiheuttavien suodattimien kustannusten käsittelemiseen.

#### 4.4.3. Johtopäätös ja perustelut

Sääntelyelimen näkemyksen mukaan suodattimet ja niiden tuottama loisteho kuuluvat vähimmäiskäyttöpalveluihin seuraavilla, edellä kattavasti selostetuilla perusteilla.

1. Loistehon kustannuksia aiheuttavien suodattimien tehtävänä on sähkönsiirtoon järjestetyn verkoston liikennöitävän radan puoleisella osalla ilmenevien sähköhäiriöiden poistaminen kanta- ja alueverkkojen suuntaan ja samalla olosuhteiden luominen ko. sähkövetokalustotyyppien liikennöinnille rataverkossa. Ilman suodattimien toteuttamista osana vähimmäiskäyttöpalveluja kuljetussähkövirran saaminen direktiivin 2012/34/EU liitteen II 1 kohdan e alakohdan edellyttämällä tavalla estyisi.
2. Loistehon kustannuksia aiheuttavien suodattimien tehtävänä on edellä kuvatun lisäksi sähköhäiriöiden poistaminen myös Väyläviraston oman ratasähköverkon suuntaan, mikä on vähimmäiskäyttöpalvelujen sisältämän sähkönsiirtolaitteiston sisäistä toimintaa.
3. Suodattimet on teknisesti toteutettu ja ne sijaitsevat Väyläviraston ratasähköverkon sähkönsyöttöasemien yhteydessä ratasähköverkon puolella eli osana rautatieinfrastruktuuria, jonka käyttö kuuluu vähimmäiskäyttöpalveluihin.

<sup>67</sup> Euroopan komission sääntelyelimelle vuoden 2020 tammikuussa ja lokakuussa esittämät kannanotot: suullinen kannanotto tilaisuudessa "Workshop on anticompetitive and discriminatory practices, ENRRB, ECN, DG MOVE, DG COMP", Bryssel, 16.1.2023; Komission edustajan (Maurizio Castelletti, Head of unit, Directorate-General for Mobility and Transport Directorate C - Land, Unit MOVE/C.3 - Single European Rail Area) sääntelyelimelle lähettämä sähköpostiviesti, 23.10.2020.

4. Väylävirasto on lukenut suodattimien kulumiseen liittyvät kustannukset kuuluviksi vähimmäiskäyttöpalveluista perittävän ratamaksun perustana olevaan kustannusmassaan.
5. Väylävirasto ei ole käsitellyt sähköhäiriöitä eli yliaaltoja tuottavia kalustoyksiköitä erityisenä teknisenä ongelmakysymyksenä siten, että olisi pyrkinyt asettamaan niiden käytölle rajoituksia.

*Edellä esitettyjen perustelujen mukaisesti sääntelyelin toteaa, että tämän tapauksen loistehoa tuottavien suodattimien aiheuttamat kustannukset tulee sisällyttää lisäpalvelujen (joista on säädetty raideliikennelain (1302/2018) 132 §:ssä perustuen Euroopan parlamentin ja neuvoston yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 2012/34/EU eli rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohtaan) sijasta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviin palveluihin eli vähimmäiskäyttöpalveluihin (joista on säädetty raideliikennelain 132 §:ssä perustuen rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohtaan).*

*Loistehoa tuottavien suodattimien aiheuttamia kustannuksia sekä tietojen julkaisemista tulee käsitellä vähimmäiskäyttöpalveluja koskevien lainsäädännön vaatimusten ja niihin perustuvien muutosten käytäntöön viemiseen liittyvien aikataulujen mukaisesti. Näin ollen Väyläviraston aikataulukauden 2021 ja 2022 rautateiden verkkoselostuksissa julkaisemat suurjänniteverkkojen siirtomaksuun sisällytetyt loistehoa tuottavien suodattimien aiheuttamat maksut eivät ole raideliikennelain mukaisia ja ne tulee poistaa verkkoselostusten sähköenergian siirtopalvelun ja ratajohtoverkon siirtomaksuhinnaston yhteydestä välittömästi.*

Sääntelyelin ei ole toimivaltansa puitteissa arvioinut asiaa hyvän hallintotavan näkökulmasta, vaan ainoastaan raideliikennelain sekä rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten perusteella.

VR on esittänyt valituksessaan vaatimuksia koskien loistehon kustannusten julkaisemista ja läpinäkyvyyttä sekä näihin liittyvää Väyläviraston menettelyä. Edellä esitetyn sääntelyelimen ratkaisun myötä loistehon kustannuksia kohdellaan vähimmäiskäyttöpalveluja koskevien lainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Näin ollen nykyinen menettely lakkaa.

## 5. Sovelletut säännökset

Raideliikennelaki (1302/2018) 131-133 §, 139 §, 142 §, 149 §, 152 §.

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annettu valtioneuvoston asetus 1489/2015 1 §. Asetuksesta on annettu muutosasetus: Valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 1220/2018.

## 6. Muutoksenhaku

Tähän päätökseen saa hakea muutosta markkinaoikeudelta raideliikennelain 188 §:n perusteella siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) säädetään. Valitusosoitus on tämän päätöksen liitteenä.

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

## 7. Lisätiedot

Lisätietoja asiassa antavat sääntelyelimen päällikkö Juha Karjanlahti, puh. 029 534 5244, sähköposti: [juha.karjanlahti@traficom.fi](mailto:juha.karjanlahti@traficom.fi); ja erityisasiantuntija Aleksi Kukkarinen, puh. 029 534 5247, sähköposti: [aleksi.kukkarinen@traficom.fi](mailto:aleksi.kukkarinen@traficom.fi).

Juha Karjanlahti  
Rautatiealan sääntelyelimen päällikkö

Alexi Kukkarinen  
Erityisasiantuntija

LIITE      valitusosoitus