

# **Rautatiealan sääntelyelimen selvitys rautatieliikenteen palvelumarkkinoista Tiivistelmä loppuraportista**

Trafin julkaisuja  
Trafis publikationer  
Trafi Publications

15/2012



**Rautatiealan sääntelyelimen  
selvitys rautatieliikenteen  
palvelumarkkinoista  
Tiivistelmä loppuraportista**

Deloitte Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi  
Trafiksäkerhetsverket Trafi  
Helsinki Helsingfors 2012

ISBN 978-952-5893-50-2  
ISSN 1799-0157

## ALKUSANAT

Rautateiden tavaraliikenne avattiin Suomessa kilpailulle vuonna 2007. Tästä huolimatta uusia rautatieyrityksiä tultaneen näkemään tavaraliikennemarkkinoilla vasta lähitulevaisuudessa. Tilanteessa, jossa markkinoilla toimii useampia rautatieyrityksiä, rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden saatavuuden merkitys korostuu, koska palveluilla on keskeinen merkitys käytännön toiminnan harjoittamisen kannalta.

Rautatiealan sääntelyelimen tehtävänä on huolehtia markkinoiden toimivuudesta ja siitä, että alan toimijoita kohdellaan tasapuolisesti ja syrjimättömästi. Sääntelyelin ratkaisee tarvittaessa asioita sille toimitettujen valitusten perusteella sekä omasta aloitteestaan. Rautatielain (304/2011) mukaan sääntelyelimen tehtävänä on varmistaa erityisesti, että rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia.

Tilanteessa, jossa tavaraliikenteessä toimii useampi rautatieyritys, sääntelyelimen ratkaistavaksi voivat tulla muun muassa rautatielain (304/2011) 34 §:ssä säädetyn palveluntarjoamisveloitteen sisältöä koskevat tapaukset. Tätä varten sääntelyelimellä tulee olla selkeä kuva rautatieliikenteessä käytettävistä palveluista ja niiden toimijakentästä.

Deloitte Oy:lle annettiin toimeksianto kerätä sääntelyelimelle tietoa, jota on mahdollista hyödyntää rautatielain palveluntarjoamisveloitteen sisältöä koskevien ratkaisujen yhteydessä. Selvityksessä on tarkasteltu valtioneuvoston asetuksen (1059/2007) 3 §:n mukaisia rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen ja arvioitu, muodostuuko niissä rautatiemarkkinoilla kilpailua rajoittavia tai yksittäistä toimijaa suosivia rakenteita.

Helsingissä, 13. elokuuta 2012

Riikka Pulli

yksikönpäällikkö  
Rautatiealan sääntelyelin

## FÖRORD

Godstrafiken på järnvägarna öppnades för konkurrens 2007. Trots detta torde vi se nya järnvägsföretag på godstrafikmarknaden först i en nära framtid. I en situation där det finns flera järnvägsföretag på marknaden betonas betydelsen av tillgången på tjänster som anknyter till järnvägstrafiken eftersom dessa tjänster har central betydelse för det praktiska bedrivandet av verksamheten.

Regleringsorganet inom järnvägsbranschen har i uppgift att se till att marknaden fungerar samt att branschens aktörer behandlas på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Regleringsorganet avgör ärenden utifrån klagomål som inlämnats till det och på eget initiativ. Enligt järnvägslagen (304/2011) ska regleringsorganet särskilt säkerställa att de tjänster som tillhandahålls av aktörer inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna är icke-diskriminerande och motsvarar de krav som ställs i lagstiftningen.

I en situation där flera järnvägsföretag är verksamma inom godstrafiken, kan regleringsorganet bland annat ta ställning till fall som gäller innehållet av den skyldighet att tillhandahålla tjänster som avses i 34 § i järnvägslagen (304/2011). Därför ska regleringsorganet ha en klar bild över de tjänster som används i järnvägstrafiken och av aktörerna på detta område.

Deloitte Oy fick i uppdrag att samla in information som regleringsorganet kan utnyttja i samband med avgöranden som gäller innehållet av den i järnvägslagen föreskrivna skyldigheten att tillhandahålla tjänster. I utredningen granskas de bantillträdestjänster inklusive spårförbindelser som avses i 3 § i statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas av järnvägsoperatörer (1059/2007). I utredningen bedöms även huruvida de bildar strukturer som begränsar konkurrensen på järnvägsmarknaden eller gynnar en enskild aktör.

I Helsingfors den 13 augusti 2012

Riikka Pulli

Enhetschef

Regleringsorganet inom järnvägsbranschen

## FOREWORD

Freight transport on Finland's railways was deregulated in 2007. It will probably nevertheless still be some time before new railway undertakings enter the rail freight transport market. In a situation where there are several railway undertakings on the market, the availability of access services will be highlighted, as these services are of crucial importance to operations.

It is the duty of the railway regulatory body to ensure that the market functions smoothly and to ensure equality and non-discrimination in the treatment of operators. The regulatory body will resolve issues on the basis of appeals lodged and at its own initiative. According to the Railway Act (304/2011), the regulatory body is specifically required to ensure that the availability and pricing of access services provided to rail transport operators are non-discriminatory and comply with legislation.

In a situation where several railway undertakings engage in rail freight transport operations, the regulatory body may be required for instance to resolve issues related to the service obligation outlined in section 34 of the Railway Act (304/2011). For this purpose, the regulatory body must have a clear picture of the access services used in rail transport and the operators involved.

Deloitte Oy was commissioned to bring together information that the regulatory body may later leverage in making decisions pursuant to the obligation to provide services under the Railway Act. The study discusses track access to service facilities and supply of services as specified in section 3 of the relevant Government Decree (1059/2007) together with an assessment of whether these constitute structures that restrict competition or favour any individual operator on the rail transport market.

In Helsinki, 13. August 2012

Riikka Pulli

Head of Unit  
Railway regulatory body

# Sisällysluettelo

## Index

**Tiivistelmä**

**Sammanfattning**

**Abstract**

<b>1</b>	<b>Selvityksen tausta ja kuvaus .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Rautatieliikenteen käyttöpalveluiden kuvaukset .....</b>	<b>3</b>
2.1	Sähkönsiirtolaitteiden käyttö.....	4
2.2	Polttoaineen tankkaus .....	5
2.3	Matkustaja-asemien käyttö.....	6
2.4	Tavaraliikenneterminaalien käyttö .....	7
2.5	Järjestelyratapihojen käyttö.....	8
2.6	Junanmuodostuslaitteiden käyttö .....	9
2.7	Varikkosivuraiteiden sekä liikkuvan kaluston huoltoon ja ylläpitoon tarvittavien tilojen ja laitteiden käyttö .....	10
2.8	Huoltolaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttö .....	11
<b>3</b>	<b>Vertailevat havainnot Iso-Britanniasta .....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Suositukset jatkotoimenpiteiksi .....</b>	<b>15</b>

## TIIVISTELMÄ

Tehdyssä rautatieliikenteen palvelumarkkinaselvityksessä on tarkasteltu valtioneuvoston asetuksen (1059/2007) 3§:n mukaisia rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen ja arvioitu, muodostuuko niissä raiderahtiliikennemarkkinoiden avautuessa kilpailua rajoittavia tai yksittäistä toimijaa suosivia rakenteita. Selvityksen tavoitteena on ollut kerätä tietoa, jota sääntelyelimen on mahdollista hyödyntää myöhemmin rautatielain (304/2011) 34§:n palveluntarjoamisveloitteen sisältöä koskevien ratkaisujen yhteydessä.

Selvitys toteutettiin sähköisenä kyselynä kaikille sääntelyelimen tiedossa oleville yksityisraiteiden haltijoille ja rautatieliikenteen harjoittajille. Lisäksi tehtiin tarkentavia haastatteluita valikoiduille merkittävillä alan toimijoille. Selvityksessä on myös arvioitu Iso-Britannian sääntelyelimen toiminnan vertailtavuutta Suomen tilanteeseen.

Selvityksen piirissä olleiden käyttöpalveluiden nykytilan kuvaus on esitetty tiivistetysti alla. Tarkemmat palvelualuekohtaiset kuvaukset löytyvät luvusta 2.

### Sähkönsiirtolaitteiden käyttö

- Palvelualue kattaa vain ajolankajärjestelmät, joita ei Suomessa omista tai hallinnoi kuin Liikennevirasto (hallinnoi valtion omistamia ajolankajärjestelmiä) ja VR. Järjestelmien saatavuus ei aiheuttane erillisiä sääntelytarpeita, vaan niiden saatavuus tulee varmistaa yhdessä ratakapasiteetin saatavuuden kanssa. Uudet tavaraliikenteen markkinoilla toimivat rautatieyritykset eivät nykytietämyksen valossa tule käyttämään sähkövetureita toimintansa alkuvaiheessa.

### Polttoaineen tankkaus

- Polttoaineen tankkauspaikkoja on usealla toimijalla, jotka pääsääntöisesti käyttävät vain omia tankkauspaikkojaan. Ainoa valtakunnallisesti kattava tankkauspaikkojen verkko on VR:llä, muilla toimijoilla on yksittäisiä tankkauspaikkoja omalla toiminta-alueellaan. Dieselveitureiden tankkauksen järjestäminen ei ole merkittävä investointi.

### Matkustaja-asemien käyttö

- Matkustaja-asemia omistaa ja/tai hallinnoi pääasiallisesti Liikennevirasto ja VR, mutta muitakin yksittäisiä omistajia on. Asemia käyttää nykyisin vain VR, eikä tilanteessa ole nähtävissä muutosta niin kauan kun matkustajaliikennettä ei ole avattu kilpailulle.

### Tavaraliikenneterminaalien käyttö

- Tavaraliikenneterminaalit ovat pääsääntöisesti rahtipalveluita tilaavien toimijoiden omistuksessa ja/tai hallinnassa. Yksittäistapauksissa niitä omistavat ja/tai hallinnoivat myös Liikennevirasto ja VR.

## Järjestelyratapihojen käyttö

- Valtaosa merkittävimmistä järjestelyratapihoista sijaitsee Liikenneviraston hallinnoimalla valtakunnallisella raideosuudella. Suurimmilla rahdin lähtöalueilla ja satamissa on myös pienimuotoisia ratapihoja, joilla junia voi tarvittaessa järjestellä. Järjestelyratapihojen käytöstä ei kukaan toimija veloita tällä hetkellä.

## Junanmuodostuslaitteiden käyttö

- Palvelualueeseen on selvityksen aikana tunnistettu kuuluvan jarrujenkoettelulaitteet ja laskumäet. Laitteita omistaa ja/tai hallinnoi Liikennevirasto ja VR, ja vain VR käyttää niitä nykyisin. Liikenneviraston laitteiden käytöstä ei veloiteta erikseen.

## Varikkosivuraiteiden sekä liikkuvan kaluston huoltoon ja ylläpitoon tarvittavien tilojen ja laitteiden käyttö

- Palvelualueen määritelmään liittyy paljon epäselvyyksiä, eikä se ole yhteneväinen direktiivin tai Iso-Britannian kansallisen lainsäädännön kanssa. Selvityksen mukaan palvelualue koskee seisontaraiteita, jotka ovat pääsääntöisesti VR:n omistamia. Liikkuvaa kalustoa voidaan seisottaa myös järjestelyratapihoilla esimerkiksi satamissa.

## Huoltolaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttö

- Liikkuvan kaluston huoltoon liittyviä laitteita omistavat ja hallinnoivat useat rautatieliikenteen harjoittajat. Ne käyttävät pääasiallisesti vain omia laitteitaan ja tilojaan, tukeutuen muiden toimijoiden resursseihin vain hätätilanteissa. VR on ainoa toimija, joka omistaa raskaaseen kunnossapitoon ja pyöräsorvaukseen räätälöityjä laitteita ja tiloja. Se tarjoaa näiden käyttöä yksityisraiteilla toimiville veturinomistajille, mutta sen kapasiteetti tehdä näin on rajallinen.

Selvityksen perusteella sääntelyelimen mahdolliset toimenpiteet voidaan jakaa lyhyen ja pitkän aikavälin toimenpiteisiin. Lyhyellä aikavälillä tarkoitetaan muutamia seuraavia lähivuosia, kattaen tällä hetkellä rautatieliikenteen harjoittamista suunnittelevien uusien toimijoiden palvelutarpeet. Tällä aikajaksolla tulee Suomessa todennäköisesti operoimaan ensimmäistä kertaa useampia rautatieyrityksiä, joiden välisiä intressiristiriitoja sääntelyelin voi joutua käsittelemään. Tätä varten sääntelyelimen tulee kehittää toimintatavat ja kyvykkyydet käsitellä toimijoiden välisiä ristiriitoja.

Sääntelyelimen resurssit kannattanee keskittää ensimmäiseksi niihin palveluihin, joissa mahdollisia näkemyseroja palveluiden syrjimättömästä saatavuudesta voi helpoimmin muodostua. Tämän selvityksen perusteella oleellisin tällainen palvelualue on veturikaluston raskaampaan huoltoon ja pyörien sorvaukseen liittyvien tilojen ja laitteiden käyttö. Tällaisia tiloja ja laitteita ei Suomessa ole käytännössä kuin VR:llä, ja niiden kapasiteettia ei VR:n mukaan ole tarjota ulkopuolisten tarpeisiin. VR ei koe palveluvelvoitteen kattavan sen omistamia huollon laitteita ja



tiloja, koska vaihtoehtoisiaakin palveluntarjoajia on olemassa. Toisaalta markkinoille tulevat toimijat näkevät, että muiden palveluntarjoajien tarjoamat palvelut eivät ole taloudellisilta edellytyksiltään kilpailukykyisiä VR:n resurssien mahdollistamien palveluiden kanssa. Rautatiealan sääntelyelimen tulee arvioida, mikä sen suhtautuminen liikkuvan kaluston huoltoon liittyvien laitteiden ja tilojen käytettävyyteen tulee olemaan.

Tämän lisäksi sääntelyelimen tulee jo lähitulevaisuudessa tarvittaessa esittää kansallisen lainsäädännön tarkentamista käyttöpalveluiden määritelmien osalta, jotta ne ovat yksiselitteiset ja direktiivin mukaiset.

Mikäli tavoitteena on pitkällä aikavälillä luoda kaikilta osin aidosti avatut ja kilpailun mahdollistavat markkinat, tulee sääntelyelimen varmistaa, että VR:n omistamat ja hallinnoimat käyttöpalveluiden tarjontaan liittyvät resurssit ovat yksittäistä toimijaa suosimatta kaikkien rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä siltä osin, kun vastaaviin resursseihin investoiminen ei ole taloudellisesti mielekäs. Pisimmälle vietyä tämä voisi tarkoittaa, että VR:n resursseja siirrettäisiin rautatieliikenteen harjoittajista riippumattoman tahon hallinnoitavaksi. Selvityksen perusteella tällaisen sääntelyn tarkemman arvioinnin tarve koskee erityisesti polttoaineen tankkaukseen, matkustaja-asemien käyttöön, junanmuodostuslaitteiden käyttöön (kun sen käsitetään kattavan myös laskumäet) ja seisontaraiteiden käyttöön liittyvien resurssien omistusta.

## SAMMANFATTNING

I utredningen av tjänstemarknaden inom järnvägstrafiken har de bantillträdestjänster inklusive spårförbindelser som avses i 3 § i statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer (1059/2007) granskats. I utredningen bedöms även huruvida de bildar strukturer som begränsar konkurrensen på järnvägsmarknaden eller gynnar en enskild aktör när marknaden för frakttransporter på järnvägarna avregleras. Målet med utredningen har varit att samla in information som regleringsorganet inom järnvägsbranschen senare kan utnyttja vid avgöranden som gäller den skyldighet att tillhandahålla service som avses i 34 § i järnvägslagen (304/2011).

Utredningen genomfördes som en elektronisk enkät som skickades till alla förvaltare av privata spåranslagningar och järnvägsoperatörer. Dessutom gjordes intervjuer med utvalda betydande aktörer. I utredningen bedöms även jämförbarheten mellan verksamheten av Storbritanniens regleringsorgan och situationen i Finland.

Ett sammandrag av nuläget för de bantillträdestjänster som utredningen omfattar presenteras nedan. Mer detaljerade serviceområdesspecifika beskrivningar finns i kapitel 2.

### Användning av elförsörjningsutrustning

- Serviceområdet omfattar endast kontaktledningssystem, som i Finland inte ägs eller förvaltas av andra aktörer än Trafikverket, som förvaltar kontaktledningssystem i statens ägo, och VR. Tillgången till systemen torde inte medföra särskilda regleringsbehov, utan tillgången till dem ska säkerställas tillsammans med tillgången till bankapacitet. De nya järnvägsföretagen som verkar på marknaden för godstransporter kommer i ljuset av aktuell information inte använda ellok i början av sin verksamhet.

### Bränsletankning

- Flera aktörer har bränsletankningsställen och de använder i regel endast sina egna bränsletankningsställen. VR har det enda rikstäckande nätet av bränsletankningsställen, medan de övriga aktörerna har enstaka bränsletankningsställen på sina verksamhetsområden. Att organisera tankning för diesellok kräver ingen betydande investering.

### Användning av passagerarstationer

- Passagerarstationer ägs och/eller förvaltas huvudsakligen av Trafikverket och VR, men det finns också andra privata ägare. Stationerna används i dag endast av VR, och ingen ändring av denna omständighet är att vänta så länge som passagerartrafiken inte är öppnad för konkurrens.

#### Användning av godsterminaler

- Godsterminalerna ägs och/eller innehåses i regel av de aktörer som beställer frakttjänster. I enstaka fall ägs och/eller förvaltas de av Trafikverket och VR.

#### Användning av rangerbangårdar

- Största delen av de viktigaste rangerbangårdarna ligger på den del av det riksomfattande bannätet som förvaltas av Trafikverket. På de största avgångsområdena för frakt och i hamnarna finns dessutom små bangårdar där tågen vid behov kan rangeras. För närvarande fakturerar ingen aktör för användningen av rangerbangårdarna.

#### Användning av tåg bildningsutrustning

- I anslutning till utredningen identifierades anordningar för provning av bromsar samt rangervallar som tillhörande detta serviceområde. Sådana anordningar ägs och/eller förvaltas av Trafikverket och VR, och i dagens läge är det endast VR som använder dem. Trafikverket fakturerar inte separat för användningen av sina anordningar.

#### Användning av sidospår på depåer och av utrymmen och anläggningar som behövs för service och underhåll av rullande materiel

- Definitionen av serviceområdet förknippas med många oklarheter och är inte förenlig med direktivet eller Storbritanniens nationella lagstiftning. Enligt utredningen omfattar serviceområdet uppställningsspår som i regel är i VR:s ägo. Rullande materiel kan också ställas upp på rangerbangårdar exempelvis i hamnarna.

#### Användning av underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar

- Flera järnvägsoperatörer äger och förvaltar anläggningar för underhåll av rullande materiel. De använder i huvudsak endast sina egna anläggningar och utrymmen och stöder sig på andra aktörers resurser endast i nödfall. VR är den enda aktören som äger anläggningar och lokaler för kundpassade tjänster inom tungt underhåll och svarvning av hjul. Företaget erbjuder lokägare som opererar på privata spåranläggningar möjlighet att använda dessa resurser, men dess kapacitet att tillhandahålla dessa tjänster är begränsad.

Enligt utredningen kan eventuella åtgärder som regleringsorganet vidtar indelas i kort- och långsiktiga åtgärder. Med kort sikt avses de närmaste åren och behovet av tjänster hos nya aktörer som just nu planerar att bedriva järnvägstrafik. Det är sannolikt att det under denna period för första gången uppstår en situation där flera järnvägsföretag samtidigt opererar i Finland, vilket kan medföra att det uppstår intressekonflikter mellan operatörerna som regleringsorganet ska behandla. Därför ska regleringsorganet utveckla de verksamhetsätt och kompetenser som behövs för att behandla konflikter mellan operatörerna.

Det torde vara motiverat att först inrikta regleringsorganets resurser på de tjänster där meningsskiljaktigheter om icke-diskriminerande tillgång

till tjänster lättast kan uppstå. Enligt denna utredning är det viktigaste serviceområdet där en sådan situation kan uppstå användningen av anläggningar och utrymmen för tyngre underhåll lokmateriel och svarvning av hjul. I Finland i praktiken har endast VR sådana utrymmen och anläggningar och enligt VR är kapaciteten inte så stor att den skulle räcka för utomstående aktörers behov. VR upplever inte att skyldigheten att tillhandahålla tjänster gäller de anläggningar och utrymmen för underhåll som bolaget äger eftersom det även finns alternativa serviceleverantörer. Å andra sidan anser de aktörer som planerar inträde på marknaden att de tjänster som de övriga serviceleverantörerna tillhandahåller inte till sina ekonomiska förutsättningar är konkurrenskraftiga med de tjänster som VR:s resurser möjliggör. Regleringsorganet inom järnvägsbranschen ska bedöma vilken inställning organet kommer att ta gällande tillgången till anläggningar och utrymmen för underhåll av rullande materiel.

Utöver detta ska regleringsorganet redan i den närmaste framtiden vid behov föreslå att definitionerna av bantillträdestjänsterna i den nationella lagstiftningen preciseras så att de är entydiga och förenliga med direktivet.

Om det långsiktiga målet är att skapa en till alla delar genuint avreglerad marknad som möjliggör konkurrens ska regleringsorganet säkerställa att de resurser för tillhandahållande av bantillträdestjänster som VR äger och förvaltar till den del som det inte är ekonomiskt motiverat att investera i motsvarande resurser är tillgängliga för alla järnvägsoperatörer, utan att gynna någon enskild aktör. I den allra längst genomförda formen skulle denna lösning kunna innebära att resurser överförs från VR till en av järnvägsoperatörerna oberoende förvaltare. Enligt utredningen finns det behov av en mer ingående bedömning av reglering av detta slag särskilt gällande ägandet av resurser som anknyter till bränsletankning, användning av passagerarstationer, användning av tågbildningsutrustning (när detta område även anses omfatta rangervallar) och användning av uppställningsspår.

## ABSTRACT

The present study of the market for access services for rail transport operators discusses track access to service facilities and supply of services as specified in section 3 of the relevant Government Decree (1059/2007) together with an assessment of whether these constitute structures that restrict competition or favour any individual actor in the context of the rail freight transport market being deregulated. The purpose of the study was to bring together information that the regulatory body may later leverage in making decisions pursuant to the obligation to provide services in section 34 of the Railway Act (304/2011).

The study was conducted as an online survey among all owners of private sidings and rail transport operators known to the regulatory body. Additional interviews with selected key players were conducted. The study also included an assessment of the operations of the corresponding regulatory body in the UK from the perspective of the situation in Finland.

The current state of the access services covered in the study is given below in summary. More detailed service-specific descriptions may be found in chapter 2.

### Use of electrical supply equipment

- The service area only includes overhead wire systems; the only owners and operators of overhead wire systems in Finland are the Finnish Transport Agency (which administers government-owned overhead wire systems) and VR. System availability will probably not require separate regulation; availability must be established together with the availability of rail capacity. According to current information, new railway undertakings in the freight transport market are not likely to use electric locomotives in the early stages of their operations.

### Refuelling

- Several actors have refuelling sites, and actors principally only use their own refuelling sites. The only nationwide network of refuelling sites is owned by VR; other operators have individual refuelling sites in their respective areas of operation. Providing refuelling facilities for diesel locomotives will not be a major investment.

### Use of passenger stations

- Passenger railway stations are owned and/or administered mainly by the Finnish Transport Agency and VR, but there are other individual owners too. At present, only VR uses these stations, and no change to this is forthcoming for as long as passenger rail transport is not deregulated.

#### Use of freight terminals

- Freight terminals are principally owned and/or controlled by customers of freight transport services. Certain individual terminals are owned and/or controlled by the Finnish Transport Agency and VR.

#### Use of marshalling yards

- The majority of Finland's principal marshalling yards are in the national rail network administered by the Finnish Transport Agency. There are also minor marshalling yards in the major depots where freight transports originate and in harbours; trains may be marshalled in these yards too. At the moment, no actor charges a fee for the use of marshalling yards.

#### Use of train formation facilities

- For the purposes of this report, this service area is considered to cover brake testing and hump shunting equipment. The facilities are owned and/or controlled by the Finnish Transport Agency and VR, and only VR is using them at present. No fee is charged for the use of facilities controlled by the Finnish Transport Agency.

#### Use of storage sidings and facilities and equipment needed for the maintenance and upkeep of rolling stock

- There are many unclear points in the definition of this service area, and it does not match that specified in the Directive or in the national legislation of the UK. Under the present study, the service area involves storage sidings, which in Finland are principally owned by VR. Rolling stock may also be stored in marshalling yards, for instance in harbours.

#### Use of maintenance and other technical equipment

- Several rail transport operators own and control equipment for the maintenance of rolling stock. They principally use only their own equipment and facilities and turn to other actors' resources only in case of an emergency. VR is the only actor in Finland that owns facilities and equipment customised for heavy-duty maintenance and wheel machining. VR offers the use of these to owners of locomotives that operate on private sidings, but has limited capacity for doing so.

The study showed that potential action by the regulatory body may be divided into short-term and long-term measures. 'Short-term' here refers to the next few years, covering the service needs of new actors that are at present planning to engage in rail transport. This period will probably feature the first ever occurrence in Finland of several railway undertakings operating at the same time, and the regulatory body may be called upon to resolve conflicts of interest between them. The regulatory body must develop procedures and expertise to be able to cope with this.

It would probably make sense to focus the resources of the regulatory body principally on service areas where disputes concerning the non-

discriminatory availability of services might most easily arise. The present report indicates that the use of facilities and equipment for heavy-duty maintenance of locomotives and wheel machining is the most crucial such service area. In Finland, VR is practically the only operator to have such facilities and equipment, and according to VR it does not have capacity to spare for the needs of outside parties. VR does not consider its service obligation to extend to its maintenance facilities and equipment because there are other possible service providers too. On the other hand, actors entering the market consider that the services offered by other service providers are not economically competitive with the service standard enabled by the resources available to VR. The railway regulatory body must consider what its policy regarding the use of facilities and equipment for the maintenance of rolling stock will be.

Moreover, the regulatory body must in the near future propose an amendment of national legislation to further specify definitions of access services so as to make them unambiguous and consistent with the Directive.

If the long-term goal is to create a genuinely open and competitive market, the regulatory body must ensure that access service resources owned and controlled by VR will be available to all rail transport operators with no preference given to any individual operator, insofar as it is not economically feasible for other operators to invest in similar resources themselves. Ultimately, this might mean removing resources from VR to the control of a body independent of all rail transport operators. The report indicates that further consideration of such regulation is needed particularly in the service areas of refuelling, use of passenger stations, use of train formation equipment (when considered to include humps) and storage sidings.

## 1 Selvityksen tausta ja kuvaus

Tavaraliikenne Suomen rautateillä on avattu kilpailulle vuonna 2007. Henkilöliikenteen avaamisesta ei ole tehty päätöstä, mutta Euroopan unionista on odotettavissa asiaa koskeva avaus lähivuosina. Suomen ainoa rautatieyrittäjä on kuitenkin pitkään ollut VR-Yhtymä Oy (VR). Tavaraliikenteessä tullaan näkemään uusia palveluntarjoajia lähivuosina. Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt Ratarahiti Oy:lle (Ratarahiti) toimiluvan 15.5.2012. Tämän lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on jo myöntänyt rautatieliikenteen harjoittamista varten vaadittavan turvallisuustodistuksen Proxion Train Oy:lle (Proxion Train).

Yhtenä Liikenteen turvallisuusviraston rautatiealan sääntelyelimen tehtävistä on valvoa ja kehittää rautatiemarkkinoiden toimivuutta. Oleellinen osa tätä tehtävää on varmistaa, että rautatieliikenteen kilpailun avautuessa kilpailu on vapaata eikä ketään yksittäistä toimijaa suosita. Kilpailun toimivuuden kannalta sääntelyelimellä tulee olla erittäin selkeä kuva siitä, millaisia hinnoittelumalleja tarjottaville palveluille kilpaillussa rautatieliikenteessä tullaan käyttämään. Erityisen tärkeää tämä on Suomen tilanteessa, koska tällä hetkellä merkittävin rautatieyrittäjä on myös merkittävin palveluja tuottava yritys.

Määrittääkseen hyväksyttäviä hinnoittelumekanismia sääntelyelimellä tulee ensin olla kokonaisvaltainen palvelukartta, joka kuvaa kaikki rautatieliikenteessä käytettävät palvelut ja niiden toimijakentän. Rautatieliikenteen palvelumarkkinaselvityksen taustalla oli siten sääntelyelimen tarve kerätä tietoa, jota on mahdollista hyödyntää rautatielain (304/2011) 34§:n palvelutarjoamisveloitteen sisältöä koskevien ratkaisuiden yhteydessä.

Selvityksessä tarkasteltiin seuraavia valtioneuvoston asetuksen (1059/2007) 3§:n mukaisia rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen

- Sähkönsiirtolaitteiden käyttö
- Polttoaineen tankkaus
- Matkustaja-asemien käyttö
- Tavaraliikenneterminaalien käyttö
- Järjestelyratapihojen käyttö
- Junanmuodostuslaitteiden käyttö
- Varikkosivuraiteiden sekä liikkuvan kaluston huoltoon ja ylläpitoon tarvittavien tilojen ja laitteiden käyttö
- Huoltolaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttö



Selvityksen ulkopuolelle jäivät siten valtioneuvoston asetuksen (1059/2007) 1§:n mukaiset Liikenneviraston tarjoamat valtion rautaverkon peruspalvelut sekä 2§:n mukaiset Liikenneviraston tarjoamat muut palvelut.

Toimeksiannon tiedonkeruu toteutettiin sähköisellä kyselyllä, joka lähetettiin kaikille rautatiealan sääntelyelimen tiedossa oleville yksityisraiteiden haltijoille ja rautatieliikenteen harjoittajille. Vastaukset sähköiseen kyselyyn saatiin noin 56 prosentilta kyselyn vastaanottaneista. Selvityksen käytössä on siis ollut kohtuullinen tietomäärä, mutta sen tulokset eivät kata koko toimintakenttää johdettujen alhaisesta vastausprosentista. Suurimmalla osalla vastaamatta jättäneistä tahoista on kuitenkin todennäköisesti vain yksittäisten pistoraiteiden omistusta, eivätkä ne siten ole selvityksen alaisen palveluiden tarjoajia tai käyttäjiä.

Suomessa on pitkään ollut vain yksi toimiluvallinen rautatieyritys. Tästä huolimatta VR ja Liikennevirasto eivät ole ainoita tahoja, jotka omistavat ja/tai hallinnoivat käyttöpalveluihin liittyviä tiloja tai laitteita. Selvityksessä tunnistettiin useita rautatieliikenteen harjoittajia, jotka suorittavat vaihtotyötä yksityisillä rataosuuksilla. Yksityisillä rataosuuksilla toimivilla toimijoilla on tyypillisesti omat veturit ja niiden käyttöön liittyviä tiloja sekä laitteita.

Käyttöpalveluilla ei kuitenkaan voida sanoa olevan toimivia markkinoita, koska nykyisin kaikki toimijat hyödyntävät tiloja ja laitteita lähtökohtaisesti vain omiin tarpeisiinsa (pois lukien poikkeustilanteet). Vaihtotyötä yksityisraiteilla tekevien toimijoiden ei tarvitse hankkia palveluita, koska he toimivat hyvin rajatuilla maantieteellisillä alueilla, joilla he voivat, yksittäisiä suurempia huoltotoimenpiteitä lukuun ottamatta, organisoida tarvitsemiensa käyttöpalveluiden saatavuuden omatoimisesti. Myöskään VR ei tukeudu kuin poikkeustilanteissa muiden toimijoiden käyttöpalveluihin.

Sähköisestä kyselystä saatua näkemystä palveluiden saatavuudesta ja käytön nykytilasta tarkennettiin haastatteluin. Haastatteluissa keskityttiin erityisesti käyttöpalveluiden saatavuuteen satama-alueilla, koska satamien oletettiin liikenteen solmukohtina olevan haastavia alueita sääntelyelimen näkökulmasta. Satamilla ei kuitenkaan ole VR:n kanssa satama-alueen liikennöintiin liittyviä sopimuksia, vaan kaikki rahtiin liittyvät sopimukset tehdään suoraan VR:n ja rahtioperaattoreiden välillä. Ainoastaan Helsingin Satamalla on ylätasoinen sopimus, joka koskee satama-alueella toimivien rahtioperaattoreiden tasapuolista kohtelua raideliikenteen osalta.

Lisäksi haastatteluissa haluttiin kartoittaa tarkemmin lähitulevaisuudessa markkinoille pyrkivien rautatieyritysten näkemyksiä. Koska oletettavaa on, että Ratarahdin ohella Proxion Train tulee olemaan uusi rautatieyritys, on selvityksessä painotettu mahdollisia lähitulevaisuuden toimenpidetarpeita siitä näkökulmasta, mikä

on näiden toimijoiden kannalta oleellista. On kuitenkin syytä huomioida, että Ratarahdin ja Proxion Trainin toimintasuunnitelmat ovat vielä niin rajalliset, ettei niiden toiminnan käynnistymisen myötä voida vielä puhua aidosti kilpailluista markkinoista, vaan erot nykyiseen markkinarakenteeseen jäävät käytännön tasolla varsin pieniksi.

Ratarahdin tavoitteena on laajentaa nykyisen Imatran Veturipalvelut Oy:n (Imatran Veturipalvelut) suorittaman vaihtotyön toiminta-aluetta niin, että sitä voitaisiin tehdä myös valtiollisella rataverkolla. Tämänhetkiset suunnitelmat toiminta-alueen laajentamisesta ovat niin suppeat, että Ratarahdi voisi edelleen hyödyntää Imatran Veturipalveluiden hallinnoimia liikkuvan kaluston käyttöpalveluita. Ratarahdin toimilupa ei siten merkittävässä määrin lisää toimenpiteiden tarvetta koskien käyttöpalveluiden saatavuutta tai hinnoittelua.

Proxion Trainin tavoitteena on operoida kokonaisia junia yhdestä tai useammasta lähtöpisteestä yhteen tai useampaan satamaan. Toiminta-alue saattaa olla varsin laaja maantieteellisesti, mutta koska toimintaverkosto olisi varsin suppea, ei Proxion Traininkään näillä näkymin tarvitsisi tukeutua muiden toimijoiden käyttöpalveluiden tarjontaan kuin poikkeustapauksissa.

Lähitulevaisuuden toimenpidetarpeiden lisäksi selvityksessä on huomioitu myös laajemmat kysymykset käyttöpalveluiden tasapuolisen ja syrjimättömän saatavuuden varmistamiseksi, jotka pidemmällä aikavälillä nousevat merkittävämmiksi kuin lyhyen aikavälin kysymykset.

Seuraavassa luvussa kuvataan käyttöpalvelukohtaisesti sähköisen kyselyn ja haastatteluiden perusteella muodostettu kuva palveluiden saatavuuden ja käytön nykytilasta.

## **2 Rautatieliikenteen käyttöpalveluiden kuvaukset**

Rautatieliikenteen käyttöpalveluiden palvelukuvaukset sisältävät palvelualueen määritelmän sekä markkinakuvauksen.

Kuten palvelualuekohtaisista kuvauksista käy ilmi, osassa palvelu-alueita niiden suomenkielinen määritelmä poikkeaa merkittävästi englanninkielisestä määritelmästä. Selvityksen yhtenä tuloksena ovat käyttöpalveluiden tarkemmat määritelmät, jotka kuvataan käyttöpalvelukohtaisissa kuvauksissa. Palvelumarkkinoiden sääntelyn näkökulmasta voi olla perusteltua arvioida, tulisiko palveluiden määritelmiä täsmentää kansallisessa lainsäädännössä. Koska käyttöpalveluihin sisältyviä palveluita ei tällä hetkellä ole kuvattu tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa, haluttiin selvityksessä samalla kartoittaa, mitä palveluita rautatiealan toimijat näkivät eri käyttöpalveluihin kuuluvan. Näin ollen käyttöpalveluista ei annettu

sähköisen kyselyn lähettämisen yhteydessä mitään määritelmiä, ja siihen vastanneet henkilöt ovat joutuneet tulkitsemaan niitä parhaansa mukaan. Kuten voi olettaa, tällä menetelmällä saadut vastaukset ovat osin hyvinkin toisistaan poikkeavia. Samalla ne kuitenkin tuovat selvästi esiin käyttöpalveluiden tarkemman määrittelytarpeen.

Kunkin käyttöpalvelun kuvauksen lopussa esitetään johtopäätöksiä sääntelyelimelle sekä palvelualueeseen liittyviä huomioita raide-rahtiliikennemarkkinoiden avautuessa kilpailulle. Nämä johtopäätökset on koostettu yhteen luvussa 4.

## **2.1 Sähkönsiirtolaitteiden käyttö**

### **2.1.1 Palvelun määrittely**

Sähkönsiirtolaitteiden on sähköisessä kyselyssä tulkittu sisältävän ajolankajärjestelmiä, jotka sijaitsevat rataverkolla tai varikkoalueilla, lämmitysmuuntajia, latausposteja ja muita vastaavia pääsääntöisesti liikkuvan kaluston lämmittämiseen tarkoitettuja laitteita, joissa kulkee sähkövirtaa. Selvitystyön perusteella voidaan kuitenkin todeta, että käyttöpalveluiden sähkönsiirtolaitteilla tarkoitetaan nimenomaan ajolankajärjestelmiä, ja muut laitteet, joissa kulkee sähkövirtaa, kuuluvat direktiivin 2001/14/EY liite II kohdan 3 mukaisesti lisäpalveluihin, joita ei ole tuotu kansalliseen lainsäädäntöön. Tämä tulkinta on linjassa Iso-Britannian kansallisen lainsäädännön kanssa, koska siinä määritellään erikseen sähkönsiirtolaitteiden kattavan vain ajovirtaa tarjoavat laitteet.

### **2.1.2 Palvelun käyttö**

VR on ainoa palvelun käyttäjä, koska se on ainoa rautatieyrittäjä, jolla on ajolankoja hyödyntäviä sähkövetureita. VR maksaa sähkönsiirtolaitteiden käytöstä osana ratamaksua. Liikennevirasto käyttää Hanselin sähkönhankintasopimuksia, joiden puitteissa VR hankkii ja maksaa käyttämänsä sähkönsiirtolaitteiden suoraan toimittajille.

### **2.1.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Sähkönsiirtolaitteet ovat pääsääntöisesti valtion omaisuutta, ja ne voidaan nähdä osana rataverkkoa. Näin ollen niiden saatavuuden voidaan katsoa vastaavan Liikenneviraston tarjoamia vähimmäiskäyttöpalveluita, eikä niihin oletettavasti liittyisi erityisiä toimenpiteitä, vaikka rataverkolla toimisi useampia raideliikenteen harjoittajia.

Tilanteessa, jossa toinen rautatieliikenteen harjoittaja olisi liikennöimässä yksityisellä rataosuudella, jossa on VR:n omistamat ajolangat, pitäisi varmistaa, että niiden käyttö sallittaisiin toiselle rautatieliikenteen harjoittajalle kohtuullisesta korvauksesta. Tällaiset tilanteet ovat kuitenkin yksittäistapauksia VR:n omistamien ajolankojen vähyydestä johtuen.

Koska sähköistetyllä rataverkolla voi pääsääntöisesti liikennöidä myös dieselvetureilla, ei sähkönsiirtolaitteiden saatavuuden nähdä muodostuvan merkittäväksi markkinarajoitteeksi.

Sähkövetureiden saatavuus Suomessa on sen sijaan rajallista, sillä veturivalmistajat eivät ole olleet kiinnostuneita tarjoamaan yksittäisiä Suomen olosuhteisiin, raidelevyteen ja sähkönsiirtojärjestelmiin soveltuvia vetureita. Tämän vuoksi pienten rautatieliikenteen harjoittajien on hankittava vetokalustoksi dieselvetureita, joiden käyttöön liittyy haasteita markkinoiden toimivuuden kannalta. Ensimmäinen haaste on se, että ratamaksu sähköistetyillä raideosuuksilla on suurempi dieselvetureille, ja näin ollen asettaa dieselvetureilla operoivat liikenteenharjoittajat epäsuotuisaan asemaan sähkövetureita käyttävän toimijan kanssa. Toinen haaste on se, että tietyillä sähköistetyillä rataosuuksilla dieselvetureilla ajo on kielletty, kuten esimerkiksi Vuosaaren satamaan johtavassa tunnelissa. Tällaisia rataosuuksia ei ole kartoitettu tämän selvityksen puitteissa laajemmin. Jos niitä on rataverkolla enemmänkin, rajoittaa se uusien rautatieliikenteen harjoittajien markkinoille pääsyä, ellei sähkövetureiden saatavuuteen sääntelyn kautta vaikuteta.

## **2.2 Polttoaineen tankkaus**

### **2.2.1 Palvelun määrittely**

Polttoaineen tankkauksen katsotaan selvityksen perusteella tarkoitettavan osoitetuilla tankkauspaikoilla sijaitsevien säiliöiden ja tankkauslaitteistojen käyttöä. Polttoaine tankataan junahenkilöstön voimin.

### **2.2.2 Palvelun käyttö**

Pääsääntöisesti polttoaineen tankkaukseen liittyviä resursseja hyödynnetään toimijoiden omassa käytössä. Kyselyyn vastanneilla on mitä todennäköisimmin yksityisraiteilla toteutettavaa vaihtotyötä ja siten myös omia polttoaineentankkauspalveluita. Se, onko kyselyssä ilmoitettu tankkauspalvelua tarjottavan myös oman organisaation ulkopuolelle, riippunee siitä, onko vaihtotyö ulkoistettu vai ei. Joissain satamissa myös rahtioperaattoreilla on omia vetureita, joilla on oma tankkauspaikka.

Satamat eivät yleensä omista polttoaineen tankkauspisteitä, eikä VR myöskään tyypillisesti omista satama-alueilla tankkauspisteitä.

Tankkauspaikat eivät vaadi suuria investointeja. Kevyimmillään tankkausta voi hoitaa suoraan säiliöautosta, mikäli radan viereen johtaa tie. Tärkeämpää rautatieliikenteen harjoittajan näkökulmasta on se, että tankkauspaikat sijaitsevat maantieteellisesti oikeissa paikoissa.

### **2.2.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Ainoa valtakunnallinen polttoaineen tankkauspisteiden verkko on VR:n omistuksessa. Alueellisesti toimivat rautatieliikenteen harjoittajat pystyvät huolehtimaan polttoaineen tankkauksesta ilman, että toimijoiden tarvitsee tukeutua muiden toimijoiden palveluntarjontaan polttoaineen hankinnan osalta, kuten nykyiset yksityisillä rautateillä vaihtotyötä harjoittavat toimijat tekevät.

Jos markkinoille tulee muita valtakunnallisesti liikennöiviä toimijoita, voisi toimijoille olla pitkällä aikavälillä kustannustehokkaampaa hyödyntää olemassa olevaa palveluverkkoa. Toisaalta omien polttoaineen tankkauspisteiden perustaminen ei vaikuttaisi olevan kohtuuttoman suuri investointi.

Yksi vaihtoehto voisi olla, että polttoaineen tankkauspisteet siirretäisiin hallinnoitavaksi rautatieliikenteen harjoittajista riippumattomalle taholle, joka tarjoaisi tankkauspalvelua kaikille raideliikenteen harjoittajille. Lyhyellä aikavälillä tämä olisi todennäköisesti turhan raskas sääntelytoimenpide, eikä sitä ole nähty tarpeellisena Iso-Britanniassakaan.

## **2.3 Matkustaja-asemien käyttö**

### **2.3.1 Palvelun määrittely**

Matkustaja-asemien käytön katsotaan selvityksen perusteella tarkoittavan pääsääntöisesti asemalaitureiden ja -rakennusten sekä muiden vastaavien lipunmyynti- ja odotustilojen käyttöä. Esimerkiksi matkustajainformaatiolaitteiden ja -järjestelmien sekä muiden samankaltaisten pienempien infrastruktuuriin liittyvien investointien käytön katsotaan kuuluvan tarkoitettun käyttöpalvelun ulkopuolelle.

### **2.3.2 Palvelun käyttö**

Vain VR käyttää nykyisin matkustaja-asemia. Matkustaja-asemien käyttö koettiin vastaajien joukossa asiaksi, joka ei kosketa toimijoiden toimintaa millään tavalla.

### **2.3.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Matkustaja-asemien käyttö ei aiheuttane lähitulevaisuudessa haasteita sääntelyelimen näkökulmasta, koska henkilöliikennettä ei ole vielä vapautettu kilpailulle.

Pitkällä tähtäimellä matkustaja-asemien käyttöön saattaa olla tarvetta kiinnittää huomiota, koska yksi rautatieyritys omistaa merkittävän osan matkustaja-asemista. Kysymyksen tullessa ajankohdaksi tulisi tarvittaessa harkita, pitäisikö palveluiden tasapuolisuuden turvaamiseksi kaikki nykyisin VR:n omistamat matkustaja-aset siirtää rautatieliikenteen harjoittajista riippumattoman tahon hallinnoitavaksi. Tavaraliikenteen markkinoille tulevien rauta-

tieliikenteen harjoittajien näkemyksen mukaan matkustaja-  
asemista tulisi olla kaikki oleelliset asemat kaikkien rautatieliiken-  
teen harjoittajien käytössä.

## **2.4 Tavaraliikenneterminaalien käyttö**

### **2.4.1 Palvelun määrittely**

Tavaraliikenneterminaalien käytön katsotaan selvityksen perus-  
teella tarkoittavan pääsääntöisesti erilaisten logistiikkakeskusten  
tai yksittäisten rahtiterminaalien käyttöä. Tavaraliikenneterminaa-  
leiksi lasketaan myös rataverkolla sijaitsevat lastauspaikat, joista  
selvityksessä korostui erityisesti raakapuun lastauspaikkojen mer-  
kitys.

Kyselyyn vastanneet tulkitsevat tavaraliikenneterminaaleiksi kai-  
ken alkaen lastauslaiturialueista ja varastohalleista puutavaraläs-  
tauspaikkoihin ja tavaraterminaaleihin. Yksittäiset vastaajat ovat  
tarkentaneet omistavansa muuta kuin varsinaisia lastaukseen ja  
purkuun liittyviä kiinteistöjä, kuten esimerkiksi raiteistolla sijaitse-  
via raana- tai pukkinostureita.

### **2.4.2 Palvelun käyttö**

Satama-alueilla tavaraliikenneterminaalit ovat tyypillisesti rah-  
tioperaattoreiden omistuksessa, ja nämä sopivat rautateitse tule-  
vista rahtikuljetuksista suoraan tavaraliikenteen harjoittajan kans-  
sa.

Yksittäistapauksissa tavaraliikenneterminaalit voivat olla myös sa-  
taman tai kaupungin omistuksessa. Näissä tapauksissa omistaja  
perii tavaraliikenneterminaalin käytöstä vuokraa.

Terminaalien sisään johtavien raiteiden kunnossapidosta on tyypil-  
lisesti tehty raiteen haltijan ja terminaalin omistajan tai vuokralai-  
sen välillä sopimus, jossa raiteen peruskunnossapitovastuu siirtyy  
raiteen haltijalta terminaalin omistajalle tai vuokralaiselle.

Kuormausraiteita on jätetty jossain määrin VR:n yksityisraiteiksi  
(esim. raakapuunkuormauspaikat). Myös monet muut toimijat  
omistavat erilaisia terminaaleja sekä lastin purku- ja lastauspaik-  
koja, jotka sijaitsevat tyypillisesti toimijan hallinnoiman yksityisrai-  
teen välittömässä läheisyydessä.

### **2.4.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Koska valtaosa tavaraliikenneterminaaleista on rahtikuljetuksia ti-  
laavien toimijoiden omistamia, tavaraliikenneterminaalien käyttö-  
mahdollisuudet eivät nousse ongelmaksi rautatieliikenteen harjoit-  
tajien toiminnalle monitoimijaympäristössä markkinoiden avautu-  
essa.

Yksittäistapauksissa sääntelyelimen toimia saatetaan tarvita jo lyhyellä aikavälillä, mikäli nykyisen rautatieyrityksen tai yksityisraiteilla toimivan rautatieliikenteen harjoittajan omistuksessa olevien terminaalien käyttö olisi tarpeen muille rautatieliikenteen harjoittajille, eikä heille tarjottaisi kohtuullista mahdollisuutta hyödyntää niitä. Tämä tilanne on mahdollinen erityisesti raakapuun kuor-  
mausraiteiden osalta. Toisaalta ei ole yksiselitteistä, että tällaisiin yksittäistapauksiin tultaisiin puuttumaan, koska niiden vaikutus markkinoiden toimivuuteen on rajallinen.

## **2.5 Järjestelyratapihojen käyttö**

### **2.5.1 Palvelun määrittely**

Järjestelyratapihoihin katsotaan selvityksen perusteella kuuluvan kaikki rataverkon osuudet, joilla on mahdollista järjestellä junia. Suurimmat järjestelyratapihat sijaitsevat Tampereella, Kouvolassa ja Ilmalassa. Erityisesti Tamperetta ja Kouvolaan tulisi mahdollisesti käsitellä junanmuodostuslaitteiden palvelualueen alla niillä sijaitsevien laskumäkien johdosta. Pienempiä järjestelyratapihoja on kaikkien satamien ja useimpien suurempien rahtin lähtöpisteiden yhteydessä.

Vastaajat tarkentavat tyypillisesti omistavansa järjestelyratapihojen käyttöön liittyvinä resursseina ratapihojen maa-alueita, niillä sijaitsevia raideosuuksia sekä raiteisiin liittyviä laitteita ja teknisiä varusteita kuten esimerkiksi vaihteet. Liikennevirasto on omassa vastauksessaan tarkentanut omistavansa valtion rataverkon ratapihojen lisäksi suurimman osan junatoimistorakennuksista.

### **2.5.2 Palvelun käyttö**

Nykyisin vain VR käyttää valtakunnallisella rataverkolla olevia järjestelyratapihoja. Yksityisraidealueilla järjestelyratapihoja käyttää joko VR tai yksityisraiteilla vaihtotyötä tekevät operaattorit. Alalla on siis jo jonkin verran kokemusta järjestelyratapihojen yhteiskäytöstä useamman toimijan kesken, eikä siinä ole nähty muodostuvan ongelmia, vaikka liikenteenohjaus onkin VR:n toteuttamaa.

Kukaan resurssien omistajista tai hallinnoijista ei ilmoita perivänsä ratapihan käytöstä minkäänlaista korvausta. Erityisesti satamat tarkensivat haastatteluissa, että rautatieliikenteen harjoittaja tyypillisesti seisottaa vaunuja satamien omistamalla ratapihoilla eikä seisottamisesta ole toistaiseksi peritty maksua.

Vilkaasti liikennöityjen satamien osalta junat järjestellään ja pilkootaan pääsääntöisesti Liikenneviraston hallinnoimalla, tyypillisesti satama-alueen ulkopuolella sijaitsevalla ratapihalla. Muutamit satamat omistavat myös satama-alueella ratapihan, jolla järjestelyä voi tarvittaessa tehdä.

### **2.5.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Koska järjestelyratapihojen käytöllä on vahva yhteys Liikenneviraston jakamaan yleiseen ratakapasiteettiin, usean rautatieyrityksen hyödyntäessä järjestelyratapihoja tulee varmistua siitä, että kaikilla on samanlaiset mahdollisuudet varata ja toisaalta hyödyntää etenkin isoja järjestelyratapihoja.

Lyhyellä aikavälillä järjestelyratapihojen käyttö ei nousse markkinoita rajaavaksi tekijäksi, koska markkinoille lähitulevaisuudessa tulevat rautatieyritykset eivät koe tarvitsevansa järjestelyratapihojen käyttöön liittyvää palvelua heti tullessaan markkinoille. Tämä johtuu erityisesti siitä, että markkinoille tuloa lähitulevaisuudessa suunnittelevat yritykset keskittyvät paikallisesti tehtävään vaihtotyöhön tai täysmittaisten junien liikennöintiin.

Pidemmällä aikavälillä järjestelyratapihojen tasapuoliset käyttömahdollisuudet on mahdollista varmistaa esimerkiksi Liikenneviraston toimesta samalla, kun Liikennevirasto jakaa ratakapasiteettia rautatieliikenteen harjoittajille. Liikennevirastossa tehdyn selvityksen pohjalta voi olla perusteltua kehittää ratamaksun maksupoliteita niin, että myös järjestelyratapihojen käytöstä veloitetaan, jolloin niiden kapasiteetti tulisi jaettua optimaalisemmin eri toimijoiden kesken. On syytä kuitenkin huomioida, että Iso-Britanniassakin suurin osa rahtijunaliikenteestä kulkee täysissä junissa lähtöpisteestä määränpään ilman välijärjestelyn tarvetta.

Satamien mukaan ei olisi ongelma, vaikka satama-alueella toimisi useampi rautatieliikenteen harjoittaja yhtä aikaa. Satamien näkemysten mukaan ei ole kriittistä valita satama-alueelle yhtä raideliikenteen operaattoria, jonka kanssa rahtioperaattorit asioisivat. Useiden satamien mukaan pullonkaulana tulee olemaan pikemminkin liikenteenohjaus satama-alueelle. Tämä realisoituu jo Liikenneviraston hallinnoimalla rataverkolla, eikä sitä sen vuoksi koeta merkittäväksi satamien haasteeksi.

## **2.6 Junanmuodostuslaitteiden käyttö**

### **2.6.1 Palvelun määrittely**

Junanmuodostuslaitteisiin katsotaan selvityksen perusteella kuuluvan laitteiden, kuten jarrujenkoettelulaitteiden, lisäksi myös junanmuodostukseen kiinteästi liittyvät muut resurssit. Palvelualueen englanninkielisen termin "train formation facilities" voidaan katsoa viittaavan laajemmin junanmuodostukseen tarvittaviin apuvälineisiin, eikä ainoastaan junanmuodostukseen tarvittaviin laitteisiin. Tällä tulkinnalla esimerkiksi Tampereen ja Kouvolan järjestelyratapihoilla sijaitsevien laskumäkien käytön voidaan katsoa liittyvän vahvasti palvelualueen sisältämiin junanmuodostuslaitteisiin.



### **2.6.2 Palvelun käyttö**

VR on tällä hetkellä ainoa toimija, joka käyttää junanmuodostuslaitteita siinä merkityksessä, kun niitä tässä selvityksessä on käsitelty. Pääsääntöisesti VR omistaa ne itse, ja niissä tapauksissa, joissa VR:n käsityksen mukaan laitteet omistaa valtio ja niitä hallinnoi Liikennevirasto, se ei maksa niiden käytöstä mitään korvausta.

### **2.6.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Jarrujenkoettelulaitteiden kaltaiset junanmuodostuslaitteet eivät ole kriittisiä rautatieliikenteen harjoittajien toiminnan kannalta. Laitteilla pystytään lyhentämään junanmuodostukseen kuluva aikaa, mutta tavaraliikennettä voidaan operoida myös ilman jarrujenkoettelulaitteita. Laitteet eivät myöskään ilmeisesti ole investoinneiltaan merkittäviä.

Laskumäkien tasapuolinen saatavuus on hyvinkin tärkeää varmistaa pitkällä aikavälillä, mutta lähitulevaisuudessa merkittävää tarvetta ei syntyne, sillä markkinoille tulevat toimijat eivät suunnittele tarvitsevansa niitä toiminnassaan. Mikäli laskumäkiä sisältävien järjestelyratapihojen tasapuolinen saatavuus haluttaisiin varmistaa, voisi niiden operoinnin tarjota erillisenä palveluna, jonka toimittamisen Liikennevirasto kilpailuttaisi.

## **2.7 Varikkosivuraiteiden sekä liikkuvan kaluston huoltoon ja ylläpitoon tarvittavien tilojen ja laitteiden käyttö**

### **2.7.1 Palvelun määrittely**

Varikkosivuraiteiden sekä liikkuvan kaluston huoltoon ja ylläpitoon tarvittavien tilojen ja laitteiden käyttö koettiin selvityksen perusteella epäselväksi palvelualueeksi, eikä sen eroja viimeiseen palvelualueeseen (huoltolaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttö) verrattuna nähty selvästi.

Kun selvityksen kansainvälisessä vertailussa havaittiin, että palvelun englanninkielinen termi oli "storage sidings" (suora käänös: seison taraide), nousi esiin mahdollisuus termin virheellisestä suomennoksesta. Englanninkieliseen termiin verrattuna suomennoksessa palvelualueen kattavuutta on laajennettu lisäämällä siihen myös tilojen ja laitteiden käyttö, joka direktiivin englanninkielisessä versiossa sisältyy yksiselitteisesti viimeiseen palvelualueeseen.

### **2.7.2 Palvelun käyttö**

Erityisesti satama-alueilla on havaittu, että VR seisottaa vaunuja varikkosivuraiteilla ja järjestelyratapihoilla ilman veloitusta siitä huolimatta, että raiteet ovat sataman tai kaupungin omistuksessa.

Yhden vastaajan näkemyksen mukaan varikkosivuraiteita on melko paljon VR:n omistuksessa. Eräs vastaaja tulkitsi, että tässä koh-

dassa saatetaan viitata myös matkustajavaunujen seisottamistilaan, koska matkustajavaunujen tulee päästä seisottamisen ajaksi mm. kiinni sähköverkkoon. Palvelu on siten henkilöliikenteen harjoittajille kriittinen.

### **2.7.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Selvityksen perusteella markkinoille tulevilla rautatieliikenteen harjoittajilla ei ole erityistä tarvetta VR:n omistuksessa oleville seisontaraiteille lähitulevaisuudessa.

Pitkällä aikavälillä seisontaraiteiden käytön saatavuuteen saattaa aiheuttaa haasteita se, että yksi rautatieliikenteen harjoittajista omistaa merkittävän osan seisontaraiteista.

Seisontaraiteiden tarvetta lieventävät ratapihat, joita voidaan tarpeen mukaan hyödyntää seisontaraiteina. Tulevaisuudessa mahdollista on, että raiteiden omistajat kiinnittävät enemmän huomiota junien seisottamisesta tehtäviin veloituksiin varsinkin, jos seisontaraiteita käytäviä toimijoita on useampia.

## **2.8 Huoltolaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttö**

### **2.8.1 Palvelun määrittely**

Huoltolaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttö koettiin selvityksen perusteella epäselväksi palvelualueeksi, eikä sen eroja edeltävään palvelualueeseen (varikkosivuraiteiden sekä liikkuvan kaluston huoltoon ja ylläpitoon tarvittavien tilojen ja laitteiden käyttö) nähty selvästi.

Liikkuvan kaluston huoltolaitteiksi ja muiksi teknisiksi laitteiksi on vastauksissa tunnistettu pyöräsorvi, raiteensulut, juna- ja autovaaka, vaununsiirtolaitteet, vaunuvinssi sekä muut rautatiekaluston nostoihin ja siirtoihin liittyvät laitteet.

Suurin osa sähköiseen kyselyyn vastanneista tulkitsi virheellisesti palvelualueeseen liittyvillä resursseilla viitattavan radan kunnossapitoon liittyviin huoltolaitteisiin ja muihin teknisiin laitteisiin, ei liikkuvan kaluston kunnossapitoon. Tästä johtuen sähköisen kyselyn tulokset ovat heikosti tulkittavissa tämän palvelualueen osalta.

### **2.8.2 Palvelun käyttö**

Haastateltujen markkinoille pyrkivien yritysten näkökulmasta kaikkein merkittävimmät markkinoille tulon esteet ovat liikkuvaan kalustoon liittyvät huoltolaitteet ja muut tekniset laitteet, jotka vaativat suuria investointeja.

Erityinen huolenaihe esitettiin vetureiden massiivisten huoltotoimenpiteiden toteuttamisesta. Tällaisten huoltotoimenpiteiden tarve syntyy peruskorjausten yhteydessä tai kun veturi on vaurioitunut. Vaunujen ja pienempien huoltotoimenpiteiden suhteen samanlaista

huolta ei osoitettu, koska vaunut ovat helpommin liikuteltavissa huollon aikana. Tällaisia töitä varten myös nykyisillä yksityisraiteilla toimivilla rautatieliikenteen harjoittajilla on omia huoltotiloja ja -laitteita.

Satamat eivät omista liikkuvaan kalustoon liittyviä huoltolaitteita tai muita teknisiä laitteita. Satama-alueilla ei myöskään ole tyypillisesti veturitalleja tai muita erillisiä tiloja, joissa huoltoa voitaisiin tarvittaessa tehdä. Häätähuollot toteutetaan tyypillisesti ratapihalla tai raiteella, jolla ei sillä hetkellä ole aktiivista liikennöintiä.

Markkinoille pyrkivän toimijan oli vaikea nähdä, että muulle toimijalle kuin VR:lle syntyisi kannattavan liiketoiminnan näkökulmasta intressi hankkia suuriin veturien huoltotoimenpiteisiin tarvittavia laitteita ja tiloja, ja tarjota laitteiden käyttöpalveluita rautatieliikenteen harjoittajille. Tällaisia kriittisiä laitteita ovat esimerkiksi pyöräsorvit, joille on rautatieliikenteen harjoittajilla säännöllistä käyttöä kaluston ylläpidossa. Kyselyn perusteella ilmeni, että jotkin toimijat omistavat laitteita, joita voidaan mahdollisesti käyttää pyöränsorvaukseen. Tällöin sorvaaminen kuitenkin kestää merkittävästi pidempään ja on vaivalloisempi toteuttaa.

VR tarjoaa vähäisissä määrin pyöränsorvausta jo tällä hetkellä yksityisraiteilla toimiville rautatieliikenteen harjoittajille sekä radan kunnossapitoa harjoittaville yrityksille. VR:n mukaan pyöräsorvien kapasiteetti tulee käytettyä lähes täysin VR:n oman kaluston huollossa, eikä VR:llä ole siten edellytyksiä tarjota palvelua säännöllisesti muille toimijoille. VR:ää ei myöskään voida velvoittaa investoimaan lisäkapasiteettiin muiden toimijoiden tarpeiden kattamiseksi.

### **2.8.3 Johtopäätökset ja huomiot**

Normaalia liikkuvan kaluston kunnossapitopalvelua tarjoavia toimijoita on jossain määrin markkinoilla olemassa, mutta niiden palveluntarjonta voi olla Suomen mittakaavassa hyvin paikallista. Sääntelyelimen näkökulmasta tulisi jo lyhyellä aikavälillä huolehtia erityisesti veturikaluston kunnossapitopalveluiden saatavuudesta, joka on rautatieliikenteen harjoittajille kaluston painon vuoksi haasteellisempaa kuin vaunukaluston kunnossapito. Erityisen haasteen voi aiheuttaa se, että tiettyihin huoltotarpeisiin tarjolla oleva kapasiteetti on jo nyt rajallista, eikä sen palveluntarjontaan välttämättä muodostu markkinoita luonnollisesti sen tarvitsemien suurten investointien johdosta.

Palveluiden tarjoamisen lisäksi sääntelyelimen näkökulmasta on tarpeellista tarkastella myös palveluiden toimittamisen vasteaikoja, jotta voidaan varmistua siitä, että palveluita on rautatieliikenteen harjoittajien saatavilla tasapuolisesti, eikä yksittäistä toimijaa suosivia rakenteita pääse syntymään.

### 3 Vertailevat havainnot Iso-Britanniasta

Iso-Britannia tarjoaa mielenkiintoisen mahdollisuuden verrata Suomen tilannetta markkinaan, jolla rahtiraideliikenne on toiminut kilpailluissa olosuhteissa jo 20 vuoden ajan.

Iso-Britanniassa markkinoiden avautuminen toteutettiin valtiollisen rautatieyhtiön British Railin pilkkomisella osiin 1990-luvun alussa. Rahtiliikenteen harjoittaminen jaettiin kuuteen eri yhtiöön. Näistä viisi on myöhemmin yhdistynyt English, Welsh and Scottish Railway -yhtiöön (EWS), jonka omistaja vuodesta 2007 on ollut Deutsche Bahn. Markkinoille on kuitenkin tullut useampia muita toimijoita, ja raiderahtiliikenteen markkinat ovat hyvin kilpaillut.

Iso-Britannian tilanne eroaa Suomesta erityisesti sen osalta, että markkinoilla on useampia suuria rahtiraideliikenteen toimijoita, joiden keskinäiset voimasuhteet ovat tasapainoisemmat kuin mitä tilanne tulee olemaan Suomessa VR:n ja uusien rautatieyritysten välillä.

Iso-Britannian rautatieliikenteen sääntelyelin sääntele ja hinnoittelee vähimmäiskäyttöpalvelut, jotka kansallinen raideyhtiö Network Rail tarjoaa rautatieliikenteen harjoittajille. Selvityksen piirissä olevien käyttöpalveluiden osalta sääntelyelin antaa palveluiden saatavuuden ja hinnoittelun määräytyä markkinaperusteisesti. Sääntelyelin arvioi näitä palveluita tuottavien toimijoiden palveluntarjontavelvoitetta vain niissä tapauksissa, joissa joku rautatieliikenteen harjoittaja tekee sille valituksen palvelun epärealistisesta hinnoittelusta tai saatavuuden rajoittamisesta. Tällaisia valituksia otetaan käsittelyyn vain sellaisessa tilanteessa, jossa palvelun tarjoaja ei ole muutoin markkinoilta saatavissa. Tilanteessa, jossa vaihtoehtoista palvelua on tarjolla, mutta sen hyödyntäminen ei ole taloudellisesti järkevää, katsoo sääntelyelin palveluntarjontavelvoitteen täyttyvän.

Iso-Britannian sääntelyelin julkaisee kaikki sääntelyelimelle tehdyt valitukset sekä valituksia koskevat sääntelyelimen päätökset verkkosivuillaan (<http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.2010>). Sääntelyelin on käsitellyt valituksia liittyen

- satamassa tapahtuvaan raideliikenteen operointiin,
- veloituksiin, jotka kohdistuvat raideliikenteen operaattoreille HS1-suurnopeusradan liikennöinnistä,
- Network Railin hyödyntämiin käyttömaksujen veloituspäätöksiin.

Felixstowen satamayhtiön toimintaa koskevassa valituksessa sääntelyelimen tuli ottaa kantaa siihen, joko satama tasapuolisesti ratakapasiteettia kahden raideliikenteen operaattorin välillä, vai suosiko se päätöksissään toista operaattoria. Päätöksessään sääntelyelin

telyelin totesi, ettei satama ole suosinut yhtä raideliikenteen operaattoria. Sääntelyelin kuitenkin moitti antamassaan päätöksessä tapaa, jolla satamayhtiö esitteli uudet ratakapasiteetin jakamiseen liittyvät periaatteet, ja teki samassa yhteydessä suosituksia sataman käytäntöjen parantamiseksi.

HS1-suurnopeusradan liikennöinnin epäselviin veloituksiin liittyvän valituksen osalta sääntelyelin määräsi rataverkon haltijoita julkaisemaan ajantasaisen verkkoselostuksen, jotta rautatieliikenteen operaattoreilla on riittävä informaatio vallitsevista veloituksista ja siten mahdollisuus laskea suurnopeusradan liikennöinnistä operaattorille aiheutuvat kustannukset.

Network Railin perimien radan käyttömaksujen osalta sääntelyelin totesi veloitusten olevan syrjiviä toista rautatieliikenteen operaattoria kohtaan ja määräsi Network Railin muuttamaan veloitusperiaatteitaan sekä hyvittämään syrjivien veloitusperiaatteiden mukaisesti maksettuja käyttömaksuja rautatieliikenteen operaattorille, jonka sääntelyelin totesi tulleen väärin kohdelluksi.

Sääntelyelimen tekemien päätösten lisäksi sääntelyelin on julkaissut myös oppaan (<http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/275.pdf>) kuvaamaan sitä, miten se tulkitsee palveluveloitteen toteutumista, ja millaisissa tilanteissa rautatieliikenteen harjoittaja voi tehdä valituksen sääntelyelimelle. Samansisältöisen oppaan tarve Suomessa kasvaa uusien rautatieyritysten markkinoille tulon myötä.

Kansallisen raideyhtiön Network Railin julkaiseman vuosittaisen verkkoselostuksen

(<http://www.networkrail.co.uk/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=30064780401>) luvuissa 3.6, 3.7, 3.8 ja 5.3 on yleisesti kuvattu Network Railin omistamat ja hallinnoimat resurssit käyttöpalveluiden tarjoamiseksi. Kuten verkkoselostuksesta ilmenee, Network Rail ei tarjoa suurinta osaa käyttöpalveluista, vaan suurin osa niistä on rautatieliikenteen harjoittajien hallinnoimia. Rautatieliikenteen harjoittajat ovat veloitettuja toimittamaan Network Railille tiedot tarjoamista palveluista ja niiden maantieteellisestä jakautumisesta. Verkkoselostuksessa viitataan rautatieliikenteen harjoittajien resursseihin, ja kehoitetaan olemaan heihin yhteydessä palvelun saatavuudesta sopimiseksi. Osa sopimuksista (esim. huoltotilojen käytöstä) vaatii sääntelyelimen hyväksynnän, muista toimijat voivat sopia itsenäisesti keskenään. Sopimusten vahvistaminen sääntelyelimellä voisi olla suhteellisen kevyt tapa Suomessakin varmistaa palveluiden saatavuus.

Iso-Britannian rahtiraideliikenteessä ei ole tehty järeitä toimenpiteitä käyttöpalveluihin liittyen monopoliyhtiön pilkkomisen jälkeen, vaan sääntelyelin on voinut tyytyä "erotuomarin" rooliin käyttöpalveluiden saatavuuden valvomisessa. Perussyy tälle juontaa juurensa tapaan, jolla markkinat avattiin kilpailulle: kun tasavahvoja rah-

tiliikenteen harjoittajia perustettiin kerralla useampi, eivät ne ole olleet riippuvaisia toistensa hallinnoimista resursseista. Tarvittaessa palveluiden käytöstä on voitu sopia osapuolten kesken normaaliin liiketoimintaneuvotteluiden kautta. Suomessa tilanne poikkeaa Iso-Britanniasta siltä osin, että kansallinen monopoliyhtiö on pitkään ollut ainoa ja lähitulevaisuudessakin ylivoimaisesti suurin toimija. Siksi on todennäköisesti perusteltua, että sääntelyelin ottaa Suomessa Iso-Britannian sääntelyelintä aktiivisemmän roolin varmistessaan, että käyttöpalveluiden saatavuudella tai hinnoittelulla ei rajoiteta markkinoille pääsyä.

#### **4 Suositukset jatkotoimenpiteiksi**

Tässä selvityksessä on laadittu ensimmäinen markkinakatsaus valtioneuvoston asetuksen (1059/2007) 3§:n mukaisista rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvista palveluista raideyhteyksineen. Kuten Suomen markkinatilanteessa olisi voinut olettaa, valtaosaa käyttöpalveluista käyttää ja niiden tarjontaan tarvittavia resursseja omistaa ja hallinnoi markkinoiden toistaiseksi ainoa toimiva rautatieyhtiö VR. Kuitenkin yksityisraiteilla toimivia rautatieliikenteen harjoittajia on sen verran, että käyttöpalveluista on ollut mahdollista laatia VR:ää laajempi näkemys. Yksityisraiteilla toimivat rautatieliikenteen harjoittajat ovat kuitenkin määritelmän mukaisesti alueellisia toimijoita, eikä niillä ole maantieteellisesti niin kattavia palveluita kuin VR:llä.

Markkinoiden avautumisen kannalta on mielekäästä tarkastella erikseen lyhyen ja pitkän aikavälin näkökulmia.

Lyhyellä aikavälillä, tarkoittaen erityisesti Proxion Trainin ja Rata-rahdin toiminnan käynnistymistä seuraavan muutaman lähivuoden aikana, sääntelyelimeltä mahdollisesti tarvittavat toimenpiteet ovat seuraavia:

- Sääntelyelimen toimintatapojen ja kyvykkyyksien rakentaminen riitatilanteiden ratkaisemiseksi. Iso-Britannian sääntelyelimen laatimien valitusohjeiden kaltaisen ohjeistuksen laatiminen voisi olla perusteltua myös Suomessa.
- Huoltolaitteiden ja -tilojen käytön saatavuuden ja hinnoittelun ottaminen erityistarkasteluun, erityisesti veturien raskaampaan huoltoon liittyvissä palveluissa. Näiden palveluiden osalta tilanne on monin tavoin haasteellinen markkinoiden avautumisen näkökulmasta. VR on ainoa toimija, jolla on palvelun tarjontaan räätälöityjä laitteita ja tiloja, ja nykyiset yksityisraiteilla toimivat rautatieliikenteen harjoittajat ovat kokeneet palvelun saatavuuden olevan heikkoa. Palveluiden tarjoamisen lisäksi on sääntelyelimen näkökulmasta tarpeellista tarkastella myös palveluiden toimittamisen vasteaikoja, jotta voidaan varmistua siitä, että

palveluita on rautatieliikenteen harjoittajien saatavilla tasapuolisesti, eikä yksittäistä toimijaa suosivia rakenteita synny.

- Yksittäistapauksissa sääntelyelimen toimia saatetaan tarvita tavaraliikenneterminaalien käyttöön liittyen jo lyhyellä aikavälillä, mikäli nykyisen rautatieyrityksen tai yksityisraiteilla toimivan rautatieliikenteen harjoittajan omistuksessa olevien terminaalien käyttö olisi tarpeen muille rautatieliikenteen harjoittajille, eikä heille tarjottaisi kohtuullista mahdollisuutta hyödyntää niitä. Tämä tilanne on mahdollinen erityisesti yksittäisten raaka-putun kuormausraiteiden osalta. Tällaisten yksittäistapausten vaikutus markkinoiden toimivuuteen on kuitenkin rajallinen, eikä se välttämättä vaadi erityisempiä toimenpiteitä valitusten käsittelykyvykkyyden kehittämisen lisäksi.
- Käyttöpalveluiden määritelmien tarkentaminen. Kansallinen lainsäädäntö on käyttöpalveluiden osalta tällä hetkellä monin paikoin epätarkkaa ja mahdollisesti jopa ristiriitaista. Sääntelyelimen tulisi arvioida, miten kansallista lainsäädäntöä olisi mahdollisesti tarpeen tarkentaa mm. seisontaraiteiden käytön ja direktiivin 2001/14/EY liite II kohdassa 3 kuvattujen palveluiden palveluntarjoamisvelvoitteiden osalta.

Pidemmällä aikavälillä sääntelyelimen tulee pyrkiä luomaan aitoa kilpailua markkinoille ja estää kilpailua rajoittavien tai yksittäistä toimijaa suosivien rakenteiden syntyminen. Haasteita syntyy palveluiden tasapuolisesta saatavuudesta, koska palveluiden tuottamiseen liittyvien resurssien omistus on keskittynyt vahvasti yhdelle rautatieyritykselle.

Pitkällä aikavälillä sääntelyelimen näkökulmasta tärkeitä ovat etenkin seuraavat selvityksen perusteella tehdyt huomiot:

- Jos markkinoille tulee VR:n lisäksi muita valtakunnallisesti liikennöiviä toimijoita, voisi toimijoille olla pitkällä aikavälillä kustannustehokkaampaa hyödyntää olemassa olevaa palveluverkkoa polttoaineen tankkauksessa.
- Matkustaja-asemien käyttöön saattaa olla tarvetta kiinnittää huomiota, koska yksi rautatieyritys omistaa merkittävän osan matkustaja-asemista. Tavaraliikenteen markkinoille pyrkivien yritysten näkemyksen mukaan matkustaja-asemista tulisi olla kaikki oleelliset asemat kaikkien rautatieliikenteen harjoittajien käytössä.
- Usean rautatieyrityksen hyödyntäessä järjestelyratapihoja tulee varmistua siitä, että kaikilla on samanlaiset mahdollisuudet varata ja toisaalta hyödyntää etenkin isoja järjestelyratapihoja. Järjestelyratapihojen tasapuoliset käyttömahdollisuudet on mahdollista varmistaa esimerkiksi Liikenneviraston toimesta samalla kun virasto jakaa ratakapasiteettia rautatieliikenteen harjoittajille.

- Junanmuodostuslaitteisiin kuuluvien laskumäkien tasapuolinen saatavuus on hyvin tärkeää varmistaa pitkällä aikavälillä. Laskumäkiä sisältävien järjestelyratapihojen operoinnin voisi tarjota erillisenä palveluna, jonka toimittamisen Liikennevirasto kilpailuttaisi.
- Seisontaraiteiden käytön saatavuuteen saattaa aiheuttaa haasteita se, että yksi rautatieyrittäjä omistaa merkittävän osan seisontaraiteista. Raiteiden tarvetta lieventävät kuitenkin ratapihat, joita voi tarpeen mukaan hyödyntää seisontaraiteina.

Mikäli tavoitteena on pitkällä aikavälillä luoda kaikilta osin aidosti avatut ja kilpailun mahdollistavat markkinat, tulee sääntelyelimen varmistaa, että VR:n omistamat ja hallinnoimat käyttöpalveluiden tarjontaan liittyvät resurssit ovat yksittäistä toimijaa suosimatta kaikkien rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä siltä osin, kun vastaaviin resursseihin investoiminen ei ole taloudellisesti mielekäs. Pisimmälle vietyä tämä voisi tarkoittaa, että VR:n resurssit siirrettäisiin rautatieliikenteen harjoittajista riippumattoman tahon hallinnoitavaksi. Tämä koskee selvityksen perusteella erityisesti polttoaineen tankkaukseen, matkustaja-asemien käyttöön, junanmuodostuslaitteiden käyttöön (kun sen käsitetään kattavan laskumäet) ja seisontaraiteiden käyttöön liittyvien resurssien omistusta.

Käyttöpalveluiden saatavuuteen liittyvän tilanteen lisäksi VR:n asema markkinoilla on yleisesti niin hallitseva, että sen haastaminen laajamittaisesti vaatisi epärealistisen suuret alkuinvestoinnit markkinoille pyrkivältä yritykseltä. VR:n vahva asema itsessään siis aiheuttaa kilpailun rajoittumista, koska se vähentää muiden toimijoiden kiinnostusta tarjota laajamittaisesti kilpailevia palveluita.

On mahdollista, että ajan mittaan uudet rautatieyritykset laajentavat toimintonsa ja ryhtyvät kilpailemaan VR:n kanssa yhä laajemmin. Tähän kuluisi kuitenkin varsin pitkä aika, ja tuona aikana VR:llä on suuri etulyöntiasema, joka heikentää uusien toimijoiden toimintaedellytyksiä. Aidon kilpailun aikaansaaminen rautatieliikenteessä vaatii siis pitkäaikaista ja aktiivista markkinavalvontaa. Siten uusille, pienestä aloittaville toimijoille voisi syntyä mahdollisuus laajentaa toimintonsa.