

Euroopan komissio
Liikenteen ja liikkumisen pääosasto
B-1049 Bruxelles / Brussel
Belgia / Belgique / België
MOVE-CHAP@ec.europa.eu
Jan.Scherp@ec.europa.eu

Viite **Kantelumme CHAP(2014)00694 (EU-Pilot 6732/2014)**

Asia **VASTINE KIRJEESEENNE 6.12.2015 (joka saapui sähköpostitse 6.1.2015)**

Kantelijan nimi:

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kantelijan edustaja:

puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen
varapuheenjohtaja Juha P. Korhonen
molemmat yhdistyksen nimenkirjoittajina

Osoite ja kotipaikka:

c / o puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen
Asematie 1 B 14, FIN – 75530 Nurmes
kotipaikka Kemijärvi (yhdistys)
kotipaikka Nurmes (puheenjohtaja)

Puhelin ja sähköposti:

+ 358 414 929 363
kalevi.kamarainen@gmail.com

Vastine **ENSIMMÄINEN KYSYMYS: JUNAPYSÄHDYSTEN LOPETTAMINEN**

1. Komission kanta

”Ensimmäisen seikan osalta Suomen viranomaiset totesivat, että toimivaltainen ministeriö ei ole hyväksynyt suunnitelmia VR:n junien pysähdysten lopettamisesta tietyillä lähiliikenneasemilla. Teoriassa ministeriön ja VR:n välinen sopimus, joka koskee pääkaupunkiseudun ulkopuolisia lähiliikennepalveluja 1. tammikuuta 2012 ja 31. joulukuuta 2015 välisenä aikana, antaa mahdollisuuden palvelujen lakkauttamiselle.

Suomen viranomaiset ovat kuitenkin vakuuttaneet, että ne tarkistavat julkisen palvelun velvoitteiden alaisia liikennepalveluja tarvittaessa ja varmistavat, että julkisen liikenteen tarjonta kokonaisuudessaan ei heikkene. Näin ollen asetuksen (EY) N:o 1370/2007

ja erityisesti sen 4 ja 6 artiklan rikkomista ei voitu todeta.”

2. Faktuaalisia seikkoja

Siteeraamme Mikkelin kaupunginhallituksen pöytäkirjaa 8.12.2014¹, josta ilmenee, millaista vahinkoa Suomen viranomaisten ”tarkistukset” aiheuttavat:

”Valtuustoryhmät jättivät kaupunginhallitukselle 8.12.2014 seuraavan kirjallisen kysymyksen:

”Haukivuoren rautatieaseman henkilöliikenteen palauttaminen

VR lopetti liikenneministeriön myöntävaikutuksella 11.8.2014 alkaen Haukivuoren junaliikenteen alueen vakituisten (2000 henkeä) ja vapaa-ajan asukkaiden (1250 vapaa-ajan asuntoa) voimakkaasta vastustuksesta huolimatta.

Junaliikenteen lopettaminen aiheuttaa haukivuorelaisille, vapaa-ajan asukkaille, yrittäjille, Mikkelin kaupungille ja myös valtiolle huomattavat taloudelliset menetykset sekä moninaisia muita kielteisiä vaikutuksia.

Päätöksen seurauksena haukivuorelaiset ovat julkisen liikenteen osalta pääosin motissa, vain ns. koulubussit kulkevat koulupäivinä Mikkelin ja Pieksämäen suuntiin. Arkisin (ma-pe) klo 17.00 jälkeen asukkaat ovat joukkoliikenteen tavoittamattomissa. Lauantaisin on kaksi ja sunnuntaisin yksi bussivuoro Mikkelin suuntaan aloittanut toistaiseksi korvausliikenteenä. Pieksämäelle ei ole tällä hetkellä viikonloppuisin yhteyksiä.

VR romutti erinomaisesti toimineen (6 päivittäistä junayhteyttä etelään ja pohjoiseen), kaikkia (15 000-18 000) vuositista matkustajaa) joustavasti palvelleen ja taloudellisesti VR:lle kannattavan raideliikenteen.

Haukivuoren junapysähdykset tuottivat VR:lle nettotuloja 400 000 - 500 000 € vuodessa (30 €:n keskimääräisellä lipun hinnalla laskettuna). Määrällisesti menetetyt junavuorot korvaava verovaroin tuettu bussiliikenne tulisi maksamaan yhteiskunnalle (lähinnä Mikkeliin, Pieksämäelle ja E-S:n ELY:lle) n. 400 000 €. Tähän tuskin on taloudellisia mahdollisuuksia.

Lisäksi matka-aika junaan verrattuna on vähintään kaksinkertaistunut ja myös kallistunut. Yksisuuntainen matka maksaa Haukivuorelta - Mikkeliin 9,30 €. Ikäihmiset saavat linja-autossa eläkeläisalennusta vasta 45 km jälkeen, joten sekin hyöty on heiltä päätöksen myötä viety. Alkukesästä eläkeläinen pääsi junalla Mikkeliin vielä 4,30 €:lla.

Omatoimiset ikäihmiset, jotka aiemmin pääsivät junalla mm. lääkäriin Mikkeliin joutuvat nyt matkustamaan sinne KELA:n tukemana taksilla. Kelankorvaus on noin 60 € suuntaansa ja sen lisäksi eläkeläinen maksaa omavastuuosuuden 14,25 €. Nämä matkat ovat lisääntyneet selvästi. Yhteiskunnan kustannukset kasvavat. Mikkelin ja valtion velka- taakka sekä matkoihin liittyvä byrokratia vain lisääntyy.

Huonojen liikenneyhteyksien vuoksi peruskoulun käyneet nuoret joutuvat tulevaisuudessa jatko-opintojen myötä muuttamaan pois kotiseudultaan. On palattu 1950-luvulle.

VR:n päätöksen seurauksena haukivuorelaiset noutavat ja saattavat perheen jäseniään toimivien liikenneyhteyksien tavoitettaviksi Mikkeliin ja Pieksämäelle. He ajavat sen vuoksi 160 km (4 x 40 km) täysin turhia kilometrejä. Saman tekevät sadat vapaa-ajan asukkaat. Liikenneonnettomuuksien vaara ja ilmaston saastekuormitus kasvaa.

YK:n ilmastopaneeli (ICPP) julkaisi juuri jyrkkäsanaisen vetoomuksen ilmaston lämpenemistä estävien toimien välttämättömyydestä. Fossiliilista polttoaineista on luovuttava maailman laajuisesti vuoteen 2100 mennessä, jotta ilmaston lämpeneminen pysäytetään. Suomi osana EU:ta pyrkinee tavoitteeseen jo 2050 mennessä?”

3. Juridista pohdintaa

Mitä merkitystä on Suomen viranomaisten vakuutuksilla, että julkisen palvelun velvoitteiden alaisia liikennepalveluja tarkistetaan tarvittaessa ja varmistetaan, että julkisen liikenteen tarjonta ei kokonaisuudessaan heikkene, **kun tarjonnan kuitenkin konkreettisissa tapauksissa sallitaan laskea?** Suomen puolelta ei ole edes väitetty saati näytetty toteen, että kyseinen velvoite olisi aiheuttanut taloudellista räsitusta velvoitetulle eli VR:lle.

¹

https://webdom.mikkeli.fi/kunnari/internet_mikkeli.nsf/3e12a7fcb9e6736c22569d90040f1cd/5243B381126061E9C2257DDA00299AF1?OpenDocument

Lisäksi valtion ”myötävaikutus” on yksinoikeussopimuksen vastaista, koska VR:n on sallittu lopettaa pysähdys noudattamatta 1 – 3 vuoden siirtymäaikaa (viidennen artiklan kolmas kappale)²:

”Jos Viranomainen edellyttää muutoksia liikennöitäviin rataosuuksiin, noudatetaan 3-5 vuoden siirtymäaikoja. Jos Liikenteenharjoittaja haluaa toteuttaa muutoksia, jotka on yhteisesti hyväksytty osapuolten välillä, ta-pauskohtaiset siirtymäajat ovat enimmillään 1-3 vuotta. Muutokset voivat olla junavuorojen lisäyksiä tai vä-hennyksiä sekä muutoksia junien pysähdyskäyttötymisessä ja niistä sovitaan kirjallisesti.”

Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 artiklan 1 a-kohta edellyttää, että

”1. Julkisia palveluhankintoja koskeissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä maantieteelliset alueet, joita sopimus ja säännöt koskevat.”

Käytäntö osoittaa, etteivät Suomen määritelmät ole selkeitä. Kysymys junapysähdys-sistä peittää kuitenkin alleen periaatteellisemmän seikan.

Suomen hallitus myöntää vastauksessaan sulkeneensa osan rautatieverkosta yksinoi-keuden ulkopuolelle samalla kun myös myönnetään, ettei ”vapautettujen” rataosien lii-kennöinnin järjestäminen ole todennäköisesti kannattavaa ja ettei niiden liikennöinnille ole saatavissa julkista tukea. Liikennöinnin tulisi siis tapahtua yrittäjän omalla liiketa-loudellisella riskillä (Suomen vastaus s. 2/5). Valtiollisen VR:n suosimistarkoituksen on jo aiemmin myöntänyt liikenneministeri, joka esitteli hallituksessa yksinoikeussopi-muksen (kts. Leike sanomalehdestä Itä-Savo 26.12.2009 (I) kantelun sivulla 41).

Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 johdanto-osan 25. perustelukappale kuuluu (lihavointi tässä):

Rautateiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyy suuria investointeja ja infrastruktuurikustannuksia koske-via erityiskysymyksiä. Komissio teki maaliskuussa 2004 ehdotuksen yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta siten, että kaikille yh-teisön rautatieyrityksille annetaan mahdollisuus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kansainväli-sen matkustajaliikenteen harjoittamiseen. **Tämän asetuksen tarkoituksena on laatia lainsäädäntökehys julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyville korvauksille ja/tai yksinoikeuksille, muttei rautatieliikenteen palvelumarkkinoiden avaaminen edelleen.**

Suomi on kuitenkin ”avannut edelleen” rautatieliikenteen palvelumarkkinoita. Sopi-musteknisesti tämä on tehty noudattamatta asetuksen (EY) N:o 1370/2007 2 artiklan f-kohtaa

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- - -

f) ’yksinoikeudella’ oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista hen-kilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;³

Yksinoikeus pitäisi siis antaa ”tietyille reitille”, ”tiettyyn verkkoon” tai ”tietylle alu-eelle”. Pääkaupunkiseudun ulkopuolinen rataverkko on mukana vain osittain (yksinoi-keus kohdistuu siellä joko ”tietyille reiteille” tai ”osaan tiettyä verkkoa”). Tämä ei vas-taa asetuksen määritelmiä ja mahdollistaa VR:n yhteisöoikeuden vastaisen aseman muun muassa sallitun valtiontuen kannalta.

² http://www.rautatiamatkustajat.fi/VR_osto.pdf

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0001:FI:PDF>

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan mukaan

”1. Jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

2. Sisämarkkinoille soveltuu:

a) yksittäisille kuluttajille myönnettävä sosiaalinen tuki, joka myönnetään harjoittamatta syrjintää tuotteiden alkuperän perusteella;

b) tuki luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi;

c) tuki sellaisille Saksan liittotasavallan alueille, joihin Saksan jako on vaikuttanut, jos tuki on tarpeen jaosta aiheutuneen taloudellisen haitan korvaamiseksi. Viiden vuoden kuluttua Lissabonin sopimuksen voimaantuloista neuvosto voi komission ehdotuksesta tehdä päätöksen, jolla tämä alakohta kumotaan.

3. Sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää:

a) tukea taloudellisen kehityksen edistämiseen alueilla, joilla elintaso on poikkeuksellisen alhainen tai joilla vajaatyöllisyys on vakava ongelma, sekä 349 artiklassa tarkoitetuilla alueilla, niiden rakenteellinen, taloudellinen ja sosiaalinen tilanne huomioon ottaen;

b) tukea Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen tai jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen;

c) tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla;

d) tukea kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin ja kilpailun edellytyksiä unionissa yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla;

e) muuta tukea, josta neuvosto päättää komission ehdotuksesta.”

Kielletyn ja sallitun tuen rajanvetoa koskee Yhteisöjen tuomioistuimen 24.7.2003 antama tuomio asiassa Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vastaan Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ja Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (asia C-280/00).⁴ Tuomioistuin käsittelee laajasti valtiontuen käsitettä:

”74 Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäiseen osaan vastaamiseksi on tutkittava perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa olevan valtiontuen käsitteen eri tekijöitä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimenpiteen luokittelu tueksi edellyttää, että kaikki kyseisessä määräyksessä tarkoitetut edellytykset täytyvät (ks. mm. asia C-142/87, Belgia v. komissio, ns. Tubemeuse-tapaus, tuomio 21.3.1990, Kok. 1990, s. I-959, 25 kohta; yhdistetyt asiat C-278/92-C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok. 1994, s. I-4103, 20 kohta ja asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok. 2002, s. I-4397, 68 kohta).

75 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavista edellytyksistä. Ensinnäkin kyse on oltava valtion toimenpiteestä tai valtion varoilla toteutetusta toimenpiteestä. Kyseisen toimenpiteen on toiseksi oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kolmanneksi toimenpiteellä on annettava etua sille, joka on toimenpiteen kohteena. Neljänneksi toimenpiteen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua.

76 Kansallisen tuomioistuimen esittämä kysymys koskee erityisesti toista edellä mainituista edellytyksistä.

77 Tältä osin on aluksi todettava, ettei ole mitenkään poissuljettua, että sellaiselle yritykselle myönnetty julkisen tuki, joka tuottaa ainoastaan paikallisia tai alueellisia liikennepalveluja eikä tuota liikennepalveluja kotivaltionsa ulkopuolella, voi kuitenkin vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

78 Kun jäsenvaltio myöntää julkisen tuen yritykselle, kyseisen yrityksen liikennepalvelujen tarjonta voi pysyä ennallaan tai lisääntyä, minkä seurauksena muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet tarjota liikennepalveluja kyseisen valtion markkinoilla ovat vähäisemmät (ks. tämänsuuntaisesti asia 102/87, Ranska v. komissio, tuomio 13.7.1988, Kok. 1988, s. 4067, 19 kohta; asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1603, 26 kohta ja em. asia Es-panja v. komissio, tuomion 40 kohta).

79 Käsiteltävänä olevassa asiassa tämä toteamus ei ole ainoastaan hypoteettinen, koska - kuten muun muassa komission huomautuksista ilmenee - useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 1995 alkaen ryhtyneet avaamaan tiettyjä kuljetusmarkkinoita muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten kilpailulle siten, että useat yritykset tarjoavat jo kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muissa jäsenvaltioissa kuin alkuperävaltiossaan.

80 Seuraavaksi on huomautettava, että vähämerkityksisestä tuesta annettu komission tiedonanto (EYVL C 68, s. 9) ei koske kuljetusalaa, mikä ilmenee sen neljännessä perustelukappaleesta. Vastaavasti EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annettua komission asetusta (EY) N:o 69/2001 (EYVL L 10, s. 30) ei sovelleta mainittuun alaan kyseisen asetuksen kolmannen perustelukappaleen ja 1 artiklan a alakohdan mukaisesti.

81 Lopuksi on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ei ole olemassa tiettyä rajaa tai prosenttilukua, jonka alittavan toimenpiteen osalta voitaisiin katsoa, että sillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tuen suhteellisen vähäinen merkitys tai tukea saavan yrityksen suhteellisen vaatimaton koko ei nimittäin sulje pois sitä mahdollisuutta, että se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. em. Tubemeuse-tapaus, tuomion 43 kohta ja em. asia Espanja v. komissio, tuomion 42 kohta).

82 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan toinen soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei näin ollen riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on.

83 Jotta valtion toimenpiteeseen voidaan soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa, sitä on kuitenkin myös voitava pitää toimenpiteen kohteena olevalle yritykselle myönnettynä etuna, kuten tämän tuomion 75 kohdassa on todettu.

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62000CJ0280:FI:HTML>

84 Tältä osin tukina pidetään sellaisia toimenpiteitä, jotka muodossa tai toisessa ovat omiaan suosimaan yrityksiä välittömästi tai välillisesti (asia 6/64, Costa, tuomio 15.7.1964, s. 1141, 1161, Kok. Ep. I, s. 211) tai joita on pidettävä sellaisena taloudellisenä etuna, jota edunsaajayritys ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan (asia C-39/94, SFEI ym., tuomio 11.7.1996, Kok. 1996, s. I-3547, 60 kohta ja asia C-342/96, Espanja v. komissio, tuomio 29.4.1999, Kok. 1999, s. I-2459, 41 kohta).

85 On kuitenkin muistettava, mitä yhteisöjen tuomioistuin on päättänyt jätetoimenpidelystä 16 päivänä kesäkuuta 1975 annetussa neuvoston direktiivissä 75/439/ETY (EYVL L 194, s. 23) säädetyin korvauksen osalta. Kyseisen korvaus voitiin myöntää yrityksille, jotka jäsenvaltion velvoittamana keräävät jätetoimenpidelystä ja/tai huolehtivat siitä, edellyttäen, että korvaukset eivät ylitä yritysten vuotuisia, kattamattomia, todellisten kirjausten mukaisia kustannuksia, kun otetaan huomioon kohtuullinen voitto. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että tämäntyyppinen korvaus ei ole perustamissopimuksen 92 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitettu tuki vaan jätetoimenpidelystä tai käsittelevien yritysten tarjoamista palveluista maksettava vastike (ks. asia 240/83, ADBHU, tuomio 7.2.1985, Kok. 1985, s. 531, 3 kohdan viimeinen virke ja 18 kohta).

86 Yhteisöjen tuomioistuin on vastaavasti katsonut, että siltä osin kuin lääketehaille määrätty suoramyynivero vastaa tukkukauppias-jakelijoille näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi todellisuudessa aiheutuneita lisäkustannuksia, sitä, ettei tukkukauppias-jakelijoilla ole velvollisuutta maksaa kyseistä veroa, voidaan pitää vastikkeena suoritetuista palveluista ja näin ollen toimenpiteenä, joka ei ole perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitettu valtiontuki. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että silloin kun myönnetyn vapautuksen ja aiheutuneiden lisäkustannusten vastaavuutta koskeva edellytys on täytynyt, tukkukauppias-jakelijat eivät todellisuudessa saa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua, koska kyseisellä toimenpiteellä ainoastaan asetetaan tukkukauppias-jakelijat ja lääketehaat vertailukelpoiseen kilpailutilanteeseen (em. asia Ferring, tuomion 27 kohta).

87 Tästä oikeuskäytännöstä seuraa, että siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa.

88 Jotta tällaista korvausta ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa luokiteltaisi valtiontueksi, tiettyjen edellytysten on kuitenkin täyttyvä.

89 Ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiasa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi. Kansallisen tuomioistuimen on näin ollen sen käsiteltäväksi saatetussa asiassa tutkittava, ilmenevätkö Altmark Transille asetetut julkisen palvelun velvoitteet selvästi mainitussa asiassa kyseessä olevasta kansallisesta lainsäädännöstä ja/tai toimiluvista.

90 Toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi, jotta vältettäisiin sellaisen taloudellisen edun sisältyminen korvaukseen, joka olisi omiaan suosimaan edunsaajayritystä suhteessa sen kilpailijayrityksiin.

91 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuen käsitteen alaan kuuluu myös rahoituksellinen toimenpide, jolla jäsenvaltio korvaa yrityksen kärsimiä tappioita ilman, että tällaisen korvauksen parametrit on vahvistettu etukäteen, silloin kun jälkikäteen ilmenee, että tiettyjen palvelujen toteuttaminen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi ei ole ollut taloudellisesti kannattavaa.

92 Kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämiseksi saatava kohtuullinen voitto. Tällaisen edellytyksen noudattaminen on välttämätöntä sen takaamiseksi, ettei edunsaajayritykselle myönnetä sellaista etua, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua vahvistamalla kyseisen yrityksen kilpailuasema.

93 Neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisissa hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksiin, tarvittavan korvauksen taso on määriteltävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämiseksi, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämiseksi saatava kohtuullinen voitto.

94 Edellä esitetystä seuraa, että siltä osin kuin julkiset tuet, jotka myönnetään sellaisille yrityksille, joiden tehtäväksi on nimenomaisesti annettu julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen, ja joiden tarkoituksena on korvata kyseisten velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuneet kustannukset, vastaavat tämän tuomion 89-93 kohdassa mainittuja edellytyksiä, kyseisiin julkisiin tukiin ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa. Käänteisesti sellaista valtion toimenpidettä, joka ei vastaa yhtä tai useampaa mainituista edellytyksistä, on pidettävä kyseisessä määräyksessä tarkoitettuna valtiontukena.

95 Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäiseen osaan on näin ollen vastattava, että perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on.

Julkiset tuet, joiden tarkoituksena on mahdollistaa kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottaminen, eivät kuitenkaan kuulu kyseisen määräyksen soveltamisalaan siltä osin kuin tällaisia tukia on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi suorittamista palveluista. Tämän perusteen soveltamiseksi kansallisen tuomioistuimen on tarkistettava, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

- ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiasa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi
- toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi
- kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämiseksi saatava kohtuullinen voitto
- neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi vastaavaa yritystä ei valita julkisissa hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määriteltävä tarkastelemalla sellaisia kus-

tannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävästi kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuu kyseisten velvoitteiden täyttämistä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatava kohtuullinen voitto.”

Tuomion 75-kohdassa luetellaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1-kohdan eli nykyisen 107 artiklan 1-kohdan neljä soveltamisedellytystä:

1. Kyse on oltava valtion toimesta tai valtion varoilla toteutetusta toimesta.
2. Kyseisen toimen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
3. Toimella on annettava etua sille, joka on toimen kohteena.
4. Toimen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua.

Kun edellytyksiä verrataan Suomen VR:lle myöntämään tukeen, voidaan todeta:

1. Kyse on selkeästi valtion toimesta ja valtion varoilla toteutetusta toimesta.
2. Suomi on osittain avannut kotimaan henkilöjunaliikenteen kilpailulle, vaikka asetus (EY) N:o 1370/2007 ei sitä edellyttänyt. Kyseinen toimi on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (76 – 82 -kohdat ja erityisesti 79-kohta).
3. Koska VR on ainoa tuensaaja osittain avatuilla markkinoilla, järjestelyä on vaikea ymmärtää muuten kuin toimen kohteena olevalle yritykselle annettavana etuna (83 – 87 -kohdat, ja erityisesti 84- ja 87-kohta).
4. Suomen valtion oma selvitysmieskin näkee järjestelyssä epäselvyyksiä⁵, joten julkisen palvelun velvoitteen määrittely ei voi olla selvä (89-kohta) kuten tuskin korvausparametritkään (90-kohta). Ei myöskään liene selvää ylittääkö korvaus sen, mikä on tarpeen jotta voidaan kattaa kaikki tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa (92-kohta). Lisäksi mielestämme ei ole olemassaakaan suomalaista keskivertoyritystä, jota voitaisiin käyttää vertailukohteena (93-kohta). Sen sijaan on olemassa sekä Suomen valtion omia että muiden selvityksiä, joiden mukaan palveluita kilpailuttamalla niitä todennäköisesti olisi saatavissa selkeästi nykyistä halvemmalla. Jo yksi näistä neljästä edellytyksestä riittää tekemään tuesta 107 artiklan 1-kohdan mukaisesti sisämarkkinoille soveltumatonta (94-kohta).

Altmark-tuomion 102-kohdan mukaan

”Tämän tuomion 37 kohdassa on todettu, että siinä tapauksessa, ettei ole olemassa asetusta, jota voitaisiin soveltaa pääasiana, on tutkittava, sovelletaanko pääasiassa kyseessä oleviin tukiin perustamissopimuksen valtiontukia koskevia määräyksiä.”

Asetus (EY) N:o 1370/2007 soveltuisi nähdäksemme, jos **Suomi ei olisi avannut edelleen valtion rautatieliikenteen palvelumarkkinoita**. Siksi tilannetta pitää arvostella perustamissopimuksen määräysten valossa. Kannattaa myös huomata tuomion 79-kohdassa viitattu komission luonnehdinta kohdassa 69. Siinä lausutut periaatteet soveltuvat täsmälleen henkilöjunaliikenteen markkinoidenkin todellisuuteen:

⁵ (kts. ”Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM:n julkaisu 21 / 2012)” kantelun sivulla 29 – 31, josta): ”Muiden maiden myönteiset kokemukset kilpailulle avaamisesta ovat pääosin peräisin ostoliikenteen kilpailuttamisesta. Pääkaupunkiseudun lisäksi kilpailutusta voitaisiin kokeilla muussakin ostoliikenteessä – etenkin, jos kokemukset pääkaupunkiseudulta ovat hyviä. Tämä toisi nykyään osin aluepoliittisen perustein hankitun liikenteen avoimeen keskusteluun, mikä vaatisi tällaisen avoimuuden hyväksymistä. Kilpailuttaminen poistaisi kuitenkin nykyiseen veloiteliikennejärjestelyyn liittyvät läpinäkyvyyden ja ristisubventioiden ongelman.”

"Komissio väittää sitä vastoin, että kahdeksan jäsenvaltiota on vuodesta 1995 alkaen avannut vapaasta tahdostaan tiettyjä kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muiden jäsenvaltioiden yritysten kilpailulle ja että on olemassa erilaisia esimerkkejä tietyn jäsenvaltion sellaisista kuljetusyrityksistä, jotka harjoittavat toimintaa toisessa jäsenvaltiossa. Tämä markkinoiden avautuminen tietyissä jäsenvaltioissa osoittaa hyvin, että jäsenvaltioiden välinen kauppa ei ole ainoastaan mahdollista ja potentiaalista, vaan jo todellista."

Myös asetuksen (EY) N:o 1370/2007 9 artiklan 1-kohta korostaa selkeästi, että sen mukaisten korvausten on sopeuduttava yhteismarkkinoille:

"1. Julkisen henkilöliikenteen harjoittamista tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä koskevien julkisista palveluista tämän asetuksen mukaisesti maksettavien korvausten on sovellettava yhteismarkkinoille. Tällaisista korvauksista ei tarvitse antaa perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tietoa."

4. Johtopäätös

Kun kerran kantelun kohde myöntää avanneensa markkinoita enemmän kuin sääntely vaatii, kuinka komissio voi jättää selvittämättä loukkaako järjestely yhteisöoikeutta?

TOINEN KYSYMYS: KALUSTOHANKINNAT

1. Komission kanta

"Mitä tulee toiseen seikkaan, Suomen viranomaiset toimittivat tietoja VR:n tekemistä merkittävistä kalustoinvestoinneista VR:lle myönnetyn julkisen palveluhankintasopimuksen voimaansaolon aikana. Vuonna 2010 alkaneen investointiohjelman kuluessa VR oli käyttänyt tai oli käyttämässä yli 400 miljoonaa euroa uuteen kalustoon, jota sen on määrä käyttää pannessaan julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön. Näin ollen ilman tarjouskilpailua myönnetyn julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkaminen enintään 50 prosentilla on asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 artiklan 4 kohdan mukaista. Joka tapauksessa - koska sopimus on tehty ennen tämän asetuksen voimaantuloa - sovelletaan suoraan tehtyjen sopimusten enimmäiskestoja koskevaa 8 artiklan 3 kohdan d alakohdan siirtymäsäännöstä. Siinä määrätään, että sopimusta voidaan jatkaa sen päättymiseen asti, edellyttäen, että se on rajattu kestoltaan 4 artiklaa vastaavasti eli rautateitä koskevien sopimusten osalta 15 vuoteen. Näin ollen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 ja erityisesti sen 4 artiklan rikkomista ei voitu todeta."

2. Faktuaalisia seikkoja

Alkuperäisessä vuonna 2009 allekirjoitetussa sopimuksessa ei ole mitään mainintoja kalustokysymyksistä⁶. Kesällä 2013 allekirjoitetun jatkosopimuksen⁷ 4-kohdassa asiaa mainitaan vain näin:

"Investoinnit Länsi-Lapin yöjunaliikenteeseen

Sopijapuolet sopivat tässä yhteydessä siitä, että Liikenteenharjoittaja sitoutuu investoimaan 31.12.2018

⁶ http://www.rautatietmatkustajat.fi/VR_osto.pdf

⁷ http://www.rautatietmatkustajat.fi/Monopolin_jatkosopimus2013.pdf

mennessä yöjunien vaunukaluston uudistamiseen, mikä mahdollistaa Länsi-Lapin yöjunaliikenteen jatkumisen Kolariin nykyisen kaluston käyttöön päättyessä. Liikenteenharjoittaja hankkii liikenteeseen yhden yöjunarungon, mikä mahdollistaa liikennöinnin kolmena päivänä viikossa kumpaankin suuntaan, sekä rakentaa Kolariin asemalle uusien vaunujen vaatiman vaunuhoitoinfrastruktuurin. Liikenteenharjoittajalla on oikeus hyödyntää investointeja myös muussa toiminnassaan.”

3. Juridista pohdintaa

Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 artiklan 4-kohdan soveltamisedellytyksenä on se, että operaattori antaa käytettäväksi **merkittävän määrän** omaisuutta pääasiassa **kyseisen sopimuksen kohteena** oleviin henkilöliikennepalveluihin:

”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

- -

4. Omaisuuden hankintamenojen poistoon liittyvät ehdot huomioon ottaen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaikaa voidaan tarvittaessa pidentää enintään 50 prosentilla, jos julkisen liikenteen harjoittaja antaa käyttöön omaisuutta, joka on merkittävää suhteessa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kohteena olevien henkilöliikennepalvelujen toteuttamiseen tarvittaviin kokonaisvaroihin ja jota käytetään pääasiassa kyseisen sopimuksen kohteena oleviin henkilöliikennepalveluihin. Jos perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset, 3 kohdan mukaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaikaa voidaan pidentää syrjäisimmillä alueilla enintään 50 prosentilla.”

Ainoana asiana mainittu makuuvaunuhankinta ei ole kuitenkaan merkittävä suhteessa sopimuskokonaisuuteen, koska kalusto palvelee lähinnä vain yhtä reittiä, jota ei edes ajeta vuoden jokaisena päivänä.

Olemme lisäksi luetelleet kantelussamme lukuisia VR:n kalustohankintoja, jotka on tehty **mainitsematta niitä yksinoikeussopimuksessa** ja nyt Suomen hallitus luettelee niitä lisää. Mikäli alkuperäinen yksinoikeussopimus vastoin käsitystämme olisi yhteisöoikeuden kannalta pätevä, vain Länsi-Lapin yöjunaliikenteen yksinoikeutta voitaisiin kenties pidentää. Muutoin järjestely loukkaa asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklan 6-kohtaa 10 vuotta ylittävältä ajalta:

”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

- - -

6. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä, muttei muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitiotieliikennettä. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tällaisen sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa.”

KOLMAS KYSYMYS: KALUSTOROMUTUKSET

1. Komission kanta

”Kolmannen seikan osalta Suomen viranomaiset totesivat, että VR:n omistamaa liikkuvaa kalustoa käytetään siihen asti, kunnes VR katsoo, että se on korjauskelvotonta ja tullut elinkaarensa päähän. Tässä tilanteessa VR:n todetaan hyödyntävän käytöstä poistettua liikkuvaa kalustoa ennen sen romutusta ottamalla siitä varaosia muuhun samantyyppiseen, edelleen käytössä olevaan liikkuvaan kalustoon. Lisäksi Suomen viranomaiset toteavat, että Suomen kilpailu- ja kuluttajavirasto valvoo VR:n toimintaa kilpailulain sekä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 102 artiklan nojalla.”

2. Faktuaalisia seikkoja

Jo ensimmäisessä kantelukirjoituksessamme on näyttöä VR:n omasta käsityksestä, että kalustoa voi uusia (kts. Ote teoksesta ”Vauhtia ja voimaa Valtionrautatiet 1862 – 1987” sivulla 52). Lisäksi samalla sivulla (”Facebook-ketju 13.3.2013”) siteerataan VR:n palveluksessa ollutta henkilöä, joka kertoo kaluston myymättä jättämisestä siinä pelossa, että kalusto päättyy kilpailijoiden käsiin. Komissiolle on kuitenkin riittänyt Suomen virallinen ja perustelematon näkemys, että kalusto kelpaisi vain romuksi.

VR kuitenkin jälleenmyy⁸ tunnetusti heikompikestoista autokalustoa ulkopuolisille (tässä Volkswagen Transporter vuosimallia 2007⁹). Lisäksi yhtiö perusparantaa rautatiekalustoa omaan käyttöönsä kuten esimerkiksi alun perin vuonna 1980 makuuvaunuksi rakennetun CEmt 24087:n¹⁰ muuttaminen vuonna 2014¹¹ vaunuksi Emx 60 10 9969 001¹² ja vuonna 1984 rakennettujen matkatavaravaunujen Fot 23903 ja 23904¹³ muuttaminen aggregaattivaunuiksi De 55 10 9437 001-4 ja 55 10 9437 002-4¹⁴ vuonna 2008 (tällöin vaunuja myös suuresti uusittiin)¹⁵.

Kenties räikein esimerkki kaluston tuhoamisesta on vuonna 1992 valmistetun kahden salonkivaunun (alkuperäiset numerot A 1 ja A 2)¹⁶ romuttaminen vuonna 2013¹⁷. Ne oli alun perin tarkoitettu tasavallan presidentin sekä valtioneuvoston (Suomen hallituksen) käyttöön ja ne olivat liikenteessä vain harvoin:

”Presidentin vaunua ehtivät runsaan 10 vuoden aikana käyttää presidentit **Mauno Koivisto**, **Martti Ahtisaari** ja **Tarja Halonen**.

- Presidentti Halonen on kautensa aikana tehnyt vaunulla kahdeksan matkaa. Kovassa käytössä se ei ole ollut, presidentin lehdistöpäällikkö **Maria Romantschuk** kertoo. Halonen on käynyt junalla esimerkiksi Pieksämäellä, Turussa ja Lahdessa. Enimmäkseen hän tekee matkat autolla tai lentäen.

Vaunu on Romantschukin mukaan ”ihan OK”.

Siellä voi pitää kokouksia ja yöpyä ja keittiöstä saa vaikka iltapalaa.

Tilastoja Halosen kahden edeltäjän matkoista ei ole. VR-Yhtymän tiedottajan **Camilla Ahlstrandin** muistitiedon mukaan vaunu oli Ahtisaaren aikaan liikenteessä toistakymmentä kertaa.”¹⁸

Suomalainen rautatieliikenteeseen pyrkivä Proxion Oy teki joulukuussa 2012¹⁹ eli yli kaksi vuotta sitten kantelun VR:n toimista, koska yhtiö ei luovuta kalustoaan muiden

⁸ <https://huutokaupat.com/fi/ilmoittajat/340>

⁹ <https://huutokaupat.com/fi/v/126032>

¹⁰

<https://spreadsheets.google.com/spreadsheet/pub?hl=en&hl=en&key=oAlBj96ull14OdHdQckFuSDhuMG1uOFZuMkJIMVpvU3c&single=true&gid=0&output=html>

¹¹ <http://vaunut.org/kuva/96127>

¹² <http://www.vaunut.org/kuva/98759?s=1>

¹³ <http://vaunut.org/kuvasivu/38882>

¹⁴

<https://spreadsheets.google.com/spreadsheet/pub?hl=en&hl=en&key=oAlBj96ull14OdHdQckFuSDhuMG1uOFZuMkJIMVpvU3c&single=true&gid=0&output=html>

¹⁵ <http://vaunut.org/kuvasivu/45703>

¹⁶ <http://vaunut.org/kuva/58450?s=1>

¹⁷ <http://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/543075/VRn+salonkivaunut+lahtevat+kierratykseseen+ja+romuksi>

¹⁸ <http://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/1074033108/Presidentin+vaunut+avautuu+setelitikulla>

¹⁹ http://yle.fi/uutiset/kilpailuvirasto_selvittamaan_proxionin_ja_vrn_riitaa/6370922

käyttöön. Kantelun käsittely on yhä kesken. Äskettäin nimekseen muuttanut Fennia Rail Oy on joitakin kuukausia sitten päättänyt hankkia 774.7-tyyppisiä²⁰ dieselvetureita²¹ Tsekin tasavallasta. Ne ovat modernisoituja versioita 770-²², 771-²³ ja ČME742²⁴ – tyyppin vetureista, jotka alun perin suunniteltiin ja rakennettiin valmistusmaan vielä kuullessa ns. itäblokkiin (ja jonka tuotteiden laadulla oli oma ”maineensa”).

Kuka voi rehellisesti uskoa, että esimerkiksi vuonna 1992 rakennetuista vaunuista ei ole mihinkään, kun rautatieoperaattori kunnostaa itselleen paljon kovemmassa käytössä olleita ja esimerkiksi vuonna 1980 ja 1984 valmistettuja vaunuja sekä vanhempia vetureita? Mainittakoon, että esimerkiksi Iso-Britanniassa on kaupallisessa liikenteessä yhä²⁵ vuodelta 1938 peräisin olevaa kalustoa²⁶.

3. Juridista pohdintaa

Suomen hallitus toistaa VR:n väitettä sitä, että suomalainen rautatiekalusto kelpaisi vain romuksi samalla kun kantelun kohde VR myy jopa käytöstä poistettuja autoja ulkopuolisille. Samaan aikaan Suomen kilpailuviranomaisten hitaaseen toimintaan ilmeisen selvästi tuskastunut yhtiö on päätenyt hankkimaan modernisoitua rautatiekalustoa entisestä itäblokkista. Suomen valtiollisen rautatieyhtiön toiminta ei voi olla mitään muuta kuin toisten yrittäjien alalle tulon kamppailusta, jota edesauttaa kilpailuviranomaisemme hidas toiminta. Tällainen ei voi olla Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 102 artiklan mukaista ja on erityisen haitallista poikkeavan raidelevytemme vuoksi.

YLIMÄÄRÄINEN KYSYMYKSI: PISARA-RATA KIELLETTYÄ VALTIONTUKENA

1. Komission kanta

Komissio ei ota kantaa kantelussamme (s. 36) ja lisäkirjeessämme (s. 3 ja 4) mainittuun Pisara-rataan. Komissio pitäne siis ratahanketta asianmukaisena.

2. Faktuaalisia seikkoja

Lisäkirjeemme lähettämisen jälkeen Suomen Liikennevirasto on julkistanut selvityksen, jonka mukaan ratahankkeen hyötykustannussuhde on 0,38 – 0,58 (s. 53, 54). Lukujen

²⁰ <http://www.mainlinediesels.net/index.php?nav=1000944&lang=en>

²¹ <http://www.fenniarail.fi/nyt.html>, <http://www.fenniarail.fi/news.html>

²² http://en.wikipedia.org/wiki/%C4%8CKD_T-66g_diesel_locomotive, http://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_770

²³ http://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_771

²⁴ <http://www.czloko.cz/en/locomotives/774-7.html>

²⁵ https://www.youtube.com/watch?v=nbLoO2_FmQ

²⁶ <http://www.networksoutheast.net/island-line-iow.html>

merkitys selvennetään sivulla 48²⁷:

"Perustarkastelun mukainen hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 0,5, joka jää selvästi alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan (1,0). Hankkeen yhteiskuntataloudellisen tappion nykyarvo 30 vuoden ajalta on 458 miljoonaa euroa. Hankkeen toteutustapaan ja toimintaympäristön muutoksiin liittyy kuitenkin epävarmuuksia, joiden merkitystä yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden kannalta on arvioitu seuraavassa luvussa."

Hinta-arvio on myös noussut huimasti:

"Perinteisen budjettirahoituksen vertailua varten laskettu kokonaiskustannus olisi n. 1,9 Mrd euroa ja rahoittajien vuosimaksu 24,9 milj. euroa. Kuitenkin vallitsevassa taloustilanteessa tarvittavan rahoituksen järjestäminen kerralla ei ole realistista."²⁸

Pääministeri Jyrki Katainen on ollut edistämässä ratahanketta.²⁹ Myös komission varapuheenjohtaja Jyrki Katainen edistää ratahanketta, koska se mainitaan EU:n investointipaketissa:

" **What to invest in?**

In viable projects with real added value for the European economy."³⁰

"Urban rail transport in Helsinki node City Rail Loop

Finnish Transport Agency

Construction of City Rail Loop improves the functionality of railway network in Finland by giving more capacity to Helsinki Node

(Scan-Med Corridor and North-Sea Baltic Corridor)

No

950 M €"³¹

Toisaalta investointipaketin projektilistan ensimmäisellä sivulla (englanninkielisessä versiossa kuten aiemmat sitaattit) todetaan (lihavointi tässä):

"DISCLAIMER: A mention of the EIB or the European Commission in any of the project lists provided by the Member States and/or the Commission does not necessarily imply there has been any previous contact with the EIB or the European Commission on the project in question, nor that it will become a project receiving financing from the EIB or the European Commission in the future. **All projects submitted to the EIB for funding will be subject to normal due diligence in line with existing EIB procedures and guidelines and/ or the European Union legislation should they be considered for finance.** Co-financing by ESI Funds or other EU programmes of any project is subject to the respect of all applicable European Union and national rules."

3. Juridista pohdintaa

Jos Pisara-ratahanketta ei voida käsitellä osana kantelua, komission tulisi kuitenkin suhtautua siihen kriittisesti yhteisten varojen tuhlausena. Se ei todellakaan ole "viable project with real added value for the European economy".

VIIMEINEN SEIKKA: MENETTELYLLISIÄ KYSYMYKSIÄ

1. Komission kanta

"Tätä taustaa vasten komissio päättää asian käsittelyn, ellette toimita muuta näyttöä, joka osoittaisi selkeästi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 tai muun unionin lainsäädännön rikkomisen, neljän viikon kuluessa tämän kirjeen vastaanottamisesta."

²⁷

<http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Pisara%20hankearviointi%20ratasuunnitelma%2012.11.14.pdf>

²⁸ <http://www.lvm.fi/uutinen/4424923/pisara-radan-rahoitusmalleista-selvitys>

²⁹ <http://193.185.124.16/index.php/politiikka/984-politiikka/76773-hallitus-panostaa-ratahankkeisiin-pisaraa-ja-raitojen-hankkeita-tuetaan>

³⁰ http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/index_en.htm

³¹ http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/docs/project-list_part-1_en.pdf

2. Faktuaalisia seikkoja

EU Pilot-järjestelmässä sekä komissiolle että jäsenvaltiolle suodaan 10 viikon reagoimisaika.³² Esimerkiksi suomalaisten lainvalvojien (Eduskunnan oikeusasiamies³³ ja Valtioneuvoston oikeuskansleri³⁴) käytäntöön kuuluu, että kantelija saa kantelun kohteen toimittaman aineiston käytettäväkseen kommentointia varten. Vasta tämän jälkeen asiassa annetaan ratkaisu. Komission menettelytapa on päinvastainen ja lisäksi edellytetään, että kantelijan on toimittava yli kaksi kertaa lyhemmässä ajassa kuin muut osapuolet (neljä viikkoa) ja vielä edellytetään, että kantelijan on osoitettava **selkeä** sääntörikkomus.

3. Juridista pohdintaa

Komission menettelytavat johtavat siihen, että kantelija on kanteluprosessissa altavastaja (”underdog”).

Yhteenveto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 1-kohdan mukaan

”1. Jäsenvaltiot eivät toteuta eivätkä pidä voimassa mitään toimenpidettä, joka koskee julkisia yrityksiä taikka yrityksiä, joille jäsenvaltiot myöntävät erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia ja joka on ristiriidassa tämän sopimuksen, etenkin sen 18 ja 101–109 artiklan määräysten kanssa.”

Mainitun siteerauksen johdosta ja nyt sekä aiemmin mainitsemiemme seikkojen vuoksi asiaa ei pidä jättää tähän.

Paikka, päiväys ja allekirjoitukset

Kemijärvellä helmikuun 2. päivänä 2015

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

Kalevi Kämäräinen

puheenjohtaja

Juha P. Korhonen

varapuheenjohtaja

www.rautatiematkustajat.fi

www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217

www.facebook.com/groups/108232592543581/

Linkkiluettelo

Muut liitteet Komission kirje 6.12.2015 (A5/J S/trg/move.a.5(2015)32207)

Suomen hallituksen päiväämätön vastaus asiassa EU-Pilot 6732/14

Volkswagen Transporteria koskeva myynti-ilmoitus tarjouksineen

³² http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/performance_by_governance_tool/eu_pilot/index_en.htm

³³ <http://www.oikeusasiamies.fi/Resource.phx/ea/english/index.htm>

³⁴ <http://www.okv.fi/en/chancellor/chancellor-justice/>

Luettelo alaviitteissä mainituista linkeistä

Ote Mikkelin kaupunginhallituksen pöytäkirjasta 8.12.2014

https://webdom.mikkeli.fi/kunnari/internet_mikkeli.nsf/3e12a7fcbc9e6736c22569d90040f1cd/5243B381126061E9C2257DDA00299AF1?OpenDocument

Alkuperäinen vuonna 2009 allekirjoitettu yksinoikeussopimus

http://www.rautatiematkustajat.fi/VR_osto.pdf

Asetus (EY) N:o 1370/2007 suomeksi

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0001:FI:PDF>

Altmark-tapaus suomeksi

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62000CJ0280:FI:HTML>

Yksinoikeussopimuksen vuonna 2013 allekirjoitettu jatkosopimus

http://www.rautatiematkustajat.fi/Monopolin_jatkosopimus2013.pdf

VR-Yhtymän huutokauppailmoitus Volkswagen Transporterista

<https://huutokaupat.com/fi/ilmoittajat/340>

Tarkempia tietoja VR-Yhtymän huutokauppaamasta Volkswagen Transporterista ja tehtyjä tarjouksia

<https://huutokaupat.com/fi/v/126032>

Luettelo VR:n matkustajavaunuista vuodesta 1862 alkaen

<https://spreadsheets.google.com/spreadsheet/pub?hl=en&hl=en&key=0AlBj96uIl14OdHdQckFuSDhuMG1uOFZuMkJIMVpvU3c&single=true&gid=0&output=html>

Vaunu Cemt 24087 vuonna 2014 konepajalla

<http://vaunut.org/kuva/96127>

Vaunu Cemt 24087 vuonna 2015 muutettuna vaunuksi Emx 60 10 9969 001

<http://www.vaunut.org/kuva/98759?s=1>

Toinen Fot-vaunuista ennen muuttamistaan

<http://vaunut.org/kuvasivu/38882>

Fot vaununa De 55 10 9437 001-4

<http://vaunut.org/kuvasivu/45703>

Salonkivaunut A 1 ja A 2 vuonna 1995

<http://vaunut.org/kuva/58450?s=1>

Turun Sanomien uutinen salonkivaunujen romuttamisesta vuonna 2013

<http://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/543075/VRn+salonkivaunut+lahtevat+kierratykseen+ja+romuksi>

Turun Sanomien uutinen toisen salonkivaunun käyttämisestä kaupallisessa liikenteessä vuonna 2005

<http://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/1074033108/Presidentillinen+kyyti+avautuu+setelitukulla>

Uutinen VR:ää koskevasta kantelusta Kilpailuvirastolle

http://yle.fi/uutiset/kilpailuvirasto_selvittamaan_proxionin_ja_vrn_riitaa/6370922

Yleistä tietoa 774.7-dieselveturista

<http://www.mainlinediesels.net/index.php?nav=1000944&lang=en>

Fennia Rail Oy:tä koskeva uutisia

<http://www.fenniarail.fi/nyt.html>

<http://www.fenniarail.fi/news.html>

Tietoa 770-, 771- ja ČME742 –tyypin vetu-

reista

http://en.wikipedia.org/wiki/%C4%8CKD_T-669_diesel_locomotive

http://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_770

http://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_771

Valmistajan tietoa veturityypistä 774.7

<http://www.czloko.cz/en/locomotives/774-7.html>

Vuonna 1938 valmistunut juna liikkeessä Wight-saarella joulukuussa 2014

https://www.youtube.com/watch?v=nbL0O2_FmQ

Tietoa vuonna 1938 valmistuneesta Wight-saarella käytettävästä junakalustosta

<http://www.networksoutheast.net/island-line-iow.html>

Liikenneviraston selvitys Pisara-ratahankkeesta 12.11.2014

<http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Pisaran%20hankearviointi%20ratasuunnitelmavaiheessa%2012.11.14.pdf>

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote Pisara-radan rahoitusmalleista 13.11.2014

<http://www.lvm.fi/uutinen/4424923/pisara-radan-rahoitusmalleista-selvitys>

Uutinen, josta ilmenee pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen edistävän muun muassa Pisara-rataa

<http://193.185.124.16/index.php/politiikka/984-politiikka/76773-hallitus-panostaa-ratahankkeisiin-pisaraa-ja-raitiohankkeita-tuetaan>

EU-komission investointipakettisivusto varapuheenjohtaja Jyrki Kataisen saatesanoin

http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/index_en.htm

EU-komission englanninkielinen investointipakettiluettelo

http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/docs/project-list_part-1_en.pdf

EU-Pilotia koskevat verkkosivut

http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/performance_by_governance_tool/eu_pilot/index_en.htm

Eduskunnan oikeusasiamiehen verkkosivut

<http://www.oikeusasiamies.fi/Resource.phx/ea/english/index.htm>

Valtioneuvoston oikeuskanslerin verkkosivut

<http://www.okv.fi/en/chancellor/chancellor-justice/>

VR-Yhtymä Oy järjestää: **Nettihuutokauppa**

VOLKSWAGEN TRANSPORTER 2.5 TDI/3000 4MOTION, Kokkola

kohdenumero 126032



Korkein tarjous

550 €, hintaan lisätään 24 % arvonlisäveroa

Aikaa jäljellä

5 pv 21 t 33 min 53 sek

Tiistai 03.02.2015 klo 14:00

(tai 3 minuuttia viimeisen hyväksytyn tarjouksen jälkeen)

Tarjouksia 11 kpl

11.

28.01.2015 klo 16:10:22:

tarjottu

550 €

Huutajan automaattinen korotus ?			
10.	28.01.2015 klo 16:10:22:	tarjottu	500 €
9.	28.01.2015 klo 16:10:16:	tarjottu	450 €
Huutajan automaattinen korotus ?			
8.	28.01.2015 klo 16:10:16:	tarjottu	400 €
7.	28.01.2015 klo 16:10:00:	tarjottu	350 €
Huutajan automaattinen korotus ?			
6.	28.01.2015 klo 16:10:00:	tarjottu	300 €
5.	28.01.2015 klo 16:09:51:	tarjottu	250 €
Huutajan automaattinen korotus ?			
4.	28.01.2015 klo 16:09:51:	tarjottu	200 €
3.	28.01.2015 klo 16:04:11:	tarjottu	150 €
Huutajan automaattinen korotus ?			
2.	28.01.2015 klo 08:40:41:	tarjottu	100 €

Myydään

Käyttöönotto 19.6.2007.

Mittarilukema 382 000 km.

Katsastamaton.

Kahdet renkaat.

Vetokoukku.

Takatilän vanerointi.

Soitin.

Poistetaan ikään ja tekniseen kuntoon perustuen.

Moottorivaurio (ei ajokuntoinen)

Tuulilasi halki

Ruostetta ja kolhuja.

Huoltohistoria liitteenä.

Rekisteriote liitteenä.

Yritystunnukset poistetaan ennen luovutusta.

Myyntiehdot

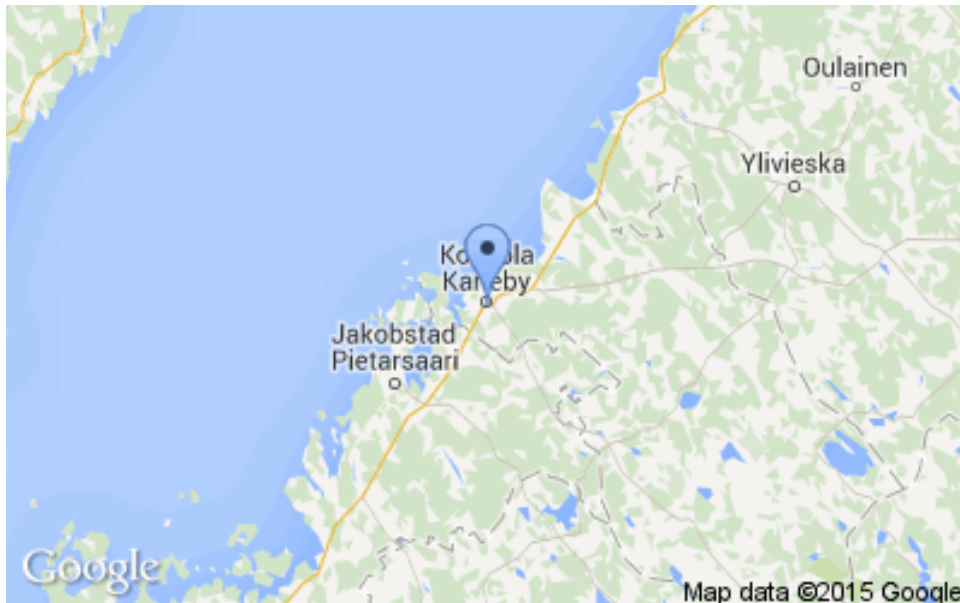
Kohde myydään siinä kunnossa ja niillä varusteilla kuin se ilmoituksessa ja kaupantekohetkellä on. Ostajalla ei ole vaihto eikä palautus oikeutta.

Myyjä pidättää oikeuden hyväksyä tai hylätä korkein tarjous.

Ostaja vastaa myytävän kohteen kuormauksesta, sekä pois kuljetuksesta.

Kohteen sijainti

VR-YHTYMÄ OY , Kokkolan varikko, Latojankatu 8, 67700 Kokkola



Näyttö

Sovittava erikseen. Yhteyshenkilö Kokkolassa Kari Nisula puh. 040 - 86 33321

Tiedustelut

VR-Yhtymä Oy:

- Ritva Rantanen, puh: 040 86 34430

Maksutapa

Verkkopankkimaksu. Pankit: Nordea, Danske Bank, Osuuspankki, S-pankki, Aktia, Tapiola-pankki, Handelsbanken, Ålandsbanken, Pop-pankki, Säästöpankki
(Tai summan ylittäessä 50000 €, Lasku/tilisiirto)

Viimeksi päivitetty

Ilmoitus on päivitetty 28.01.2015 10:58.

Ilmoitus julkaistu

Ilmoitus on julkaistu 21.01.2015 15:54.

Huutokaupat Suomessa, auktioner i Finland, auctions in Finland

Yli miljoona kävijää kuukaudessa Suomesta, Virosta, Ruotsista ja Venäjältä.

© Mezzoforte Oy