



Kalevi Kämäräinen

kalevi.kamarainen@gmail.com

Asiakirjapyyntöne VNK:lle 25.7.2013

Päätös tietojen luovuttamisesta henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen option käyttämisestä ja siihen liittyvistä talouspoliittisen ministerivaliokunnan kirjallisista päätöksistä 2009 ja 2013

Asiakirjapyyntöne mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö lähettää tiedoksenne talouspoliittisen ministerivaliokunnan 24.11.2009 pidetystä kokouksesta pöytäkirjanotteen otsikkoasiaan liittyen sekä sen liitteet. Ministerivaliokunnan käsittely oli julkinen pöytäkirjan ja liitteiden osalta.

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kokouksessa 26.6.2013 esitetty tausta-aineisto lähetetään oheisena, koska sen julkisuusasteesta päättää liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei voi lähettää pöytäkirjan otetta 26.6.2013 pidetystä kokouksesta, koska pöytäkirjan julkisuusasteesta päättää valtiovarainministeriö. Valiokunnan sihteeristönä toimii valtiovarainministeriö. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/2008) 15 §:n 3 momentin mukaisesti voitte tiedustella asiakirjaa valtiovarainministeriöstä. Tämä päätös lähetetään valtiovarainministeriölle tiedoksi.

Minna Kivimäki
Osastopäällikkö, ylijohtaja

Pekka Kouhia
Hallitusneuvos

Liitteet

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 ja siihen liittyvät liitteet
Talouspoliittisen ministerivaliokunnan taustamuistio 26.6.2013
Valitusosoitus

Id Versionumero

Jakelu

Kirjaamo
Valtiovarainministeriö
Valtioneuvoston kanslia, kirjaamo
Valtioneuvoston kanslia, Marika Paavilainen

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin (09) 160 02	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	------------------------	--

Kopio

ST 1/1/08/2013 13.



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
24.6.2013



ASIAKIRJAN LUOKITUS HUUTETTU
23.8.2013 TEHDYLLÄ PÄÄTÖK-
SELLÄ LVM/1453/11/2013 (LIITE-
NA)
Talouspoliittinen ministerivaliokunta
26.6.2013

HENKILÖJUNALIIKENTEEEN YKSINOIKEUTTA KOSKEVAN KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSEN OPTIO

Esitys:

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että
talouspoliittinen ministerivaliokunta puoltaisi
henkilöjunaliikenteen kaukoliikenteen yksinoikeutta
koskevan käyttöoikeussopimuksen option käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n nykyinen sopimus kaukojunaliikenteen yksinoikeudesta

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja VR Osakeyhtiö ovat 30.11.2009 allekirjoittaneet henkilöjunaliikenteen kaukoliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. VR Osakeyhtiö on 31.12.2009 sulautunut VR-Yhtymä Oy:öön (VR). Käyttöoikeussopimus on siirtynyt sellaisenaan VR-Yhtymä Oy:lle ilman erillistä sopimista.

Käyttöoikeussopimuksella LVM on asettanut VR:lle rautateiden kaukoliikenteen henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen, jonka täyttämisen vastineena LVM on myöntänyt VR:lle yksinoikeuden rautateiden henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen Suomessa.

Käyttöoikeussopimuksessa on sovittu optiosta, jonka mukaan sopijapuolet voivat vuoden 2015 loppuun mennessä yhteisesti päättää sopimuksen jatkamisesta viidellä vuodella eli vuoden 2024 loppuun, jos liikenteenharjoittajan tarkoituksena on sopimusaikana tehdä merkittäviä kalustoinvestointeja.

Raideliikenteen kehittäminen

Hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolitiikan erityisen huomion kohteena on raideliikenteen lisääminen ja palvelutason parantaminen. VR-Yhtymä Oy säilytetään valtio-omisteisena palvelutaso-ohjauksen piirissä. EU:n kilpailusääntöihin pohjautuvasta kilpailusta henkilöjunaliikenteessä voidaan päättää vasta kilpailun avaamisen hyödyistä ja haitoista tehdyn perusteellisen kokonaistaloudellisen arvion pohjalta. Kilpailua avattaessa on varmistettava kokonaistaloudellinen tehokkuus, raideturvallisuus, palveluiden saatavuus sekä henkilöstön aseman tasa-arvoinen turvaaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti marraskuussa 2011 Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) dosentti Juha Honkatukian selvitysmieheksi laatimaan kokonaistaloudellisen arvion henkilöliikenteen avaamisen vaikutuksista. Selvitysmiehen tehtäväksi määritettiin arvioida kilpailun avaamista yhteiskunta- ja liikennetaloudellisen kokonaistehokkuuden, rautatieturvallisuuden, palveluiden saatavuuden, henkilöstön aseman tasa-arvoisen turvaamisen sekä asiakkaiden näkökulmasta kestävä kehitys huomioon ottaen. Selvitysmiehen työtä tukemaan asetettiin asiantuntijaryhmä ja työn aikana kuultiin Ruotsin liikenneviranomaisia ja rautatiealan toimijoita. Lisäksi kilpailulle avaamisen mahdollisia vaikutuksia Suomessa arvioitiin laskentamallien avulla.

Honkatukian selvityksessä todetaan, että markkinoiden avaamisella voidaan lisätä tehokkuutta, kun liikenne lisääntyy ja potentiaalinen kilpailu pakottaa markkinoilla jo toimivia yrityksiä lisäämään tehokkuuttaan ja toimintansa läpinäkyvyyttä. Kilpailun lisäämistä kilpailutuksen ja markkinoiden avaamisen myötä on perusteltu kaikista lähestymistavoista lähtöisin olevilla argumenteilla, mutta käytännössä kilpailutuksen hyödyistä on kokemuksia ennen kaikkea ostoliikenteessä. Euroopan maiden rautateiden henkilöliikenteen kilpailuesimerkit osoittavat, että kilpailuttaminen on tuonut ostoliikenteeseen kustannussäästöjä tuen tarpeen laskiessa keskimäärin 10–30 prosenttia ja osin myös parantanut rautatieliikenteen palvelua. Toisaalta muiden maiden kokemus on osoittanut, että infrastruktuurin kunnostamiselle ja ylläpidolle on taattava riittävä rahoitus, jotta hyödyt voivat aidosti toteutua.

Honkatukian selvityksen mukaan muiden maiden kokemukset puhuvat sen puolesta, että kilpailulle avaamisesta tulisi kerätä lisäkokemuksia Suomessakin. Honkatukia pitää selvänä, ettei kilpailulle avaamista ole mielekästä eikä mahdollistakaan toteuttaa yhtäkkisesti, vaan siinä tulisi edetä sekä lähi- että kaukoliikenteen osalta vaiheittain; luoden uudistusten avulla edellytyksiä seuraaville vaiheille, mikäli kilpailusta saadut kokemukset osoittautuvat myönteisiksi. Vaiheet voisivat Honkatukian mukaan olla seuraavat: läpinäkyvyyden lisääminen, pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttaminen, muun ostoliikenteen kilpailuttaminen, palvelutason varmistaminen, henkilöstön aseman selvittäminen, infrastruktuurin kehittäminen, kaukoliikenteen avaaminen kilpailulle vapaan pääsyn periaatteella.

Honkatukian työssä suositetaan kaukoliikenteen osalta kilpailun avaamista vapaan pääsyn periaatteella. Vapaa pääsy on junaliikenteen järjestämistavoista kaikkein markkinalähtöisin. Sitä on toteutettu käytännössä vähän. Jotta aidon ja toimivan kilpailun tehokkuushyödyt voisivat toteutua, tulee rautateiden pullonkaulojen poistamisen vaatimat investoinnit toteuttaa ennen kilpailun avaamista.

Muiden maiden kokemuksia

Rautateiden kilpailutusta on eri maissa toteutettu monin eri tavoin. Kilpailu on toimivinta niissä maissa, joissa työ on aloitettu 1980-luvulla. Kaikissa maissa on toteutettu radanpidon ja liikenteenvalvonnan eriyttäminen liikenteestä. Pääsääntöisesti on lisätty panostusta infrastruktuuriin ja rakennettu raideverkko toimivaksi. Kaikkia maita yhdistää se, että infrastruktuurin ylläpidolle on taattu riittävä rahoitus, jotta kilpailutuksen hyödyt voivat konkreettisesti toteutua.

Ruotsi on aloittanut rautateiden kilpailulle avaamisen jo 1980-luvun lopulla, jolloin toimiin ryhdyttiin Ruotsin valtionrautateiden (SJ) heikon tilanteen vuoksi. Työ on ollut pitkäjänteistä eikä linjauksia ole tarvinnut muuttaa. Valtionrautateiden markkinaosuus on kuitenkin säilynyt henkilöliikenteessä yli 80

prosentissa ja yksityiset operaattorit tuottavat palveluita lähinnä seudulliseen ja seutujen väliseen liikenteeseen. Kilpailutetun liikenteen osuus on noin 25 prosenttia Ruotsin kokonaisjunakilometreistä ja tarjouskilpailuihin on osallistunut keskimäärin kaksi tarjoajaa kilpailua kohden. Ruotsin uudistukseen on koko ajan sisällytynyt vahva linjavalinta panostaa rautatieliikenteen infrastruktuuriin, ja se näkyy myös rautatieliikenteen Euroopan unionin keskiarvoa korkeampana suoriteosuutena.

Saksassa rautateiden uudistuksen takana on ollut valtionrautateiden pitkä tappiollinen historia, jossa Saksojen yhdistymisellä on ollut oma roolinsa. Vuonna 1996 avattiin paikallisliikenne kilpailulle. Lainsäädäntöä uudistettiin niin, että vapaa pääsy taattiin periaatteessa kaikille saksalaisille ja muiden EU-maiden operaattoreille. Valtiollisen DB:n osuus henkilöliikenteestä on noin 80 prosenttia. Saksa on investoinut myös infrastruktuuriin hyvin vahvasti ja tämä menettely on nähty perustana toimivalle kilpailulle.

Alankomaiden rautatieuudistus juontaa 1990-luvun alkuun. Alankomaissa kilpailu on avattu lähinnä seudullisessa liikenteessä. Myös infrastruktuuriin on panostettu merkittävästi.

Iso-Britannian 1980-luvulla alkaneen uudistuksen liikkeellepanijana toimivat talousongelmat. Taustalla oli myös vahva markkinalähtöinen ideologia. Kilpailun avaaminen toteutettiin käyttöoikeussopimuksin, joissa Iso-Britannian liikenneministeriö myöntää kilpailuttamisen jälkeen oikeuden rautatieverkolla liikennöintiin. Kilpailun avaamiseen liittyi merkittäviä ongelmia ja muutokset johtivat suuriin palvelutason heikennyksiin. Kasvusta muodostui voimakkaampaa kuin oli mahdollista järjestää lisätarjontaa heikolla rataverkolla. Nykyisen rautatiekaluston uusiuduttua ja infrastruktuurin tehtyjen investointien jälkeen toiminta alkaa olla tyydyttävällä tasolla.

Tilanne Suomessa

EU-lainsäädännön mukaisesti kilpailulle on avattu rautateiden EU-maiden välinen tavaraliikenne vuodesta 2003, kotimainen tavaraliikenne vuodesta 2007 ja kansainvälinen henkilöliikenne vuodesta 2010. Kotimaan henkilöliikennettä koskeva sääntely sisältyy EU:n palvelusopimusasetukseen, jossa ei sen voimassa olevassa muodossa velvoiteta kilpailuttamaan rautatieliikenteen sopimuksia, vaan annetaan mahdollisuus tehdä sopimuksia myös suorahankinnalla. Komissio on 30.1.2013 antanut ehdotuksen palvelusopimusasetuksen uudistamisesta rautatieliikenteen osalta (osana ns. neljättä rautatiepakettia).

Suomessa kilpailun avautumiseen on varauduttu EU-vaatimusten edellyttämässä aikataulussa ennen kaikkea lainsäädännön kautta poistamalla markkinoille tulon esteitä ja varmistamalla palveluiden tasapuolinen saatavuus uusille operaattoreille. Näistä toimenpiteistä käynnissä ovat VR Koulutuskeskuksen (VRKK) siirto VR:stä Kouvolan Seudun Ammattioppilaitokselle sekä liikenteen ohjauksen eriyttäminen VR:stä erilliseen yhtiöön (Finrail Oy). Markkinoiden toimintaedellytysten ja läpinäkyvyyden arvioidaan olevan turvattu tämän vuosikymmenen loppuvuosina.

Helsingin seudun joukkoliikenteen järjestämisestä vastaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). HSL on joukkoliikennelain mukainen toimivaltainen viranomainen myös raideliikenteen osalta omalla toimialueellaan. HSL on ilmoituksensa mukaan valmistelemassa lähiliikenteen kilpailuttamista siten, että kilpailtu liikenne alkaisi HSL:n ja VR:n välisen sopimuksen päättyessä vuoden 2017 lopussa. Kilpailuttamisen valmistelu ja tarjouskilpailun järjestäminen vie 2–3 vuotta. Lisäksi tarvitaan kohtuullinen siirtymäaika voimassaolevan sopimuksen päättymisen ja tarjouskilpailun ratkaisemisen

väliin, jotta mahdollinen uusi operaattori saa käynnistettyä oman toimintansa ja liikenteen operointi siirtyy sujuvasti operaattorilta toiselle ilman asiakkaille koituvia häiriöitä.

HSL-alueen ulkopuolella rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen on joukkoliikennelain mukaisesti LVM. LVM on 2009 tehnyt VR:n kanssa edellä kuvatun kaukojunaliikenteen yksinoikeussopimuksen. Sen lisäksi LVM on tehnyt VR:n kanssa ostoliikennesopimuksen kaukojunaliikenteestä ja alueellisesta junaliikenteestä ajalle 1.1.2012–31.12.2015. Kaukojunaliikenteen yksinoikeussopimukseen sisältyvän option käyttö ei vaikuta ostoliikennesopimukseen.

EU:n palvelusopimusasetuksen siirtymäaikaa koskevan 8 artiklan mukaan ennen 3.12.2009 ilman kilpailutusta tehdyt julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset saavat olla voimassa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mikäli noudatetaan 4 artiklan määräaikoja. Asetuksen 4 artiklan mukaan rautatieliikenteen sopimusten maksimikesto on 15 vuotta.

Toimivan kilpailun edellytysten parantamiseksi tarvittavat investoinnit Suomessa

Liikennevirasto on selvitysmies Honkatukian raporttia varten arvioinut lisäinvestointien tarvetta Suomessa sekä lähiliikenteen että kaukoliikenteen osalta. Osa investoinneista liittyy ratapihojen ja varikkojen kehittämiseen, ja niillä muun muassa turvattaisiin liikenteen sujuvuus ja varmistettaisiin palvelujen saatavuus uusille toimijoille. Valtaosa investoinneista koskee liikennemäärien kasvun mahdollistavaa yhteysvälien parantamista. Investointitarpeiden perusteella ajan mittaan syntyvät lisämahdollisuudet kilpailun avaamiseen liittyvät pääkaupunkiseudun lähiliikennealueen laajenemiseen, jos Písararata rakennetaan. Kaukoliikenteessä puolestaan lisäinvestoinnit mahdollistaisivat liikennemäärien lisääntymisen Helsinki–Oulu-välillä ja toisaalta pääkaupunkiseudulta länteen tai itään. Toimivan kilpailun syntymiselle raideverkon pullonkaulojen poistaminen on kriittinen kysymys.

Tärkeimmät investointihankkeet pullonkaulojen purkamiseksi ovat Písara-rata, Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen/ohjauslaitteiston uusinta, Písila–Ríihimáki-rataosuuden välityskyvyn parantaminen ja Luumáki–Imatra-kaksoisraide. Nämä investoinnit eivät valmistu vuoteen 2019 mennessä ilman erillistä miljardiluokan investointiohjelmaa.

Perusteet voimassaolevaan sopimukseen sisältyvän option käyttämiselle

Kaukoliikenteen avaaminen kilpailulle heti vuoden 2019 päättyessä ja voimassaolevaan sopimukseen sisältyvän option käyttämättä jättäminen ei olisi perusteltua seuraavista syistä.

HSL:n järjestämästä lähiliikenteen kilpailutuksesta saatuja kokemuksia ei ole mahdollista täysimääräisesti hyödyntää ennen kuin kilpailutetun liikenteen toimivuudesta on selvityksiä. Vasta liikenteen toimivuus ja mahdollisen uuden operaattorin palvelujen laatu ratkaisevat kilpailutuksen onnistumisen. HSL:n ja VR:n lähiliikennesopimuksen sekä LVM:n ja VR:n kaukoliikennettä koskevien sopimusten päättymisen väliin jäävä kaksi vuotta ei riitä sekä lähiliikenteen kilpailutuksen analysointiin että kaukoliikenteen kilpailulle avaamisen valmisteluun.

Merkittävä syy option käyttämiseen on myös selvitysmies Honkatukiankin painottama investointitarve rataverkon pullonkaulojen poistamiseksi. Tärkeimmät hankkeet eivät ehdi valmistua vuoden 2019

loppuun mennessä. Mainittujen investointien jälkeenkin 90 prosenttia rataverkosta säilyy yksiraiteisena, mikä rajoittaa huomattavasti liikenteen hoitoa ja mahdollisuuksia liikenteen lisäämiseen.

Kotimaan henkilöliikennettä koskevan kilpailun pelisäännöt eivät myöskään ole vielä valmiina. EU:n komission ns. neljänteen rautatiepakettiin sisältyvän säädösehdotuksen, jossa esitetään kotimaan henkilöliikenteen kilpailun avaamista, käsittely ei ole vielä neuvostossa alkanut ja hyvin todennäköisesti alkaakin vasta Kreikan puheenjohtajuuskaudella 2014. Päätöksiä on odotettavissa arviolta aikaisintaan kahden vuoden kuluessa. Suomessa rautatiemarkkinoiden toimivuutta parannetaan koko ajan mm. eriyttämällä liikenteenohjaus ja rautatiealan koulutus VR-konsernista. Raideliikenteen toimivuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet ovat välttämättömiä, koska tavaraliikenne on jo avattu kilpailulle ja HSL-liikenteessä varaudutaan kilpailuttamiseen.

Matkustajille tarjottavan palvelutason näkökulmasta option käyttäminen on perusteltua, sillä investointien ja liikennöintivelvoitteen vuoksi palvelutaso parantuu ja myös sellaisten yhteysvälien liikennöinti pystytään turvaamaan, joka muuten olisi uhattuna.

Käyttöoikeussopimukseen sisältyvän viiden vuoden option käyttäminen nyt ja yksinoikeuden jatkaminen kaukoliikenteessä vuoteen 2024 asti on tarpeellista, jotta VR pystyy jatkamaan aloittamaansa historiansa suurinta kaluston uudistamishanketta, ja jotta VR:n toimintaedellytykset turvataan investointeja seuraaviksi lähivuosiksi. Nyt voimassa olevan yksinoikeussopimuksen aikana VR on aloittanut matkustajavaunujen uusimisen ja jatkaa tätä tilaamalla lisää vaunuja, jotka toimitetaan vuosina 2014–2015. Lisäksi VR on parhaillaan hankkimassa uutta veturikalustoa.

Option käyttämistä koskevan sopimuksen sisältö

Sopimuksessa turvataan VR:lle kaukoliikenteen yksinoikeus liikennöimillään reiteillä vuoden 2024 loppuun asti.

VR sitoutuu option käyttämisen vastineeksi muun muassa investoimaan yöjunakalustoon sekä ratkaisemaan HSL:n toimivalta-alueen laajenemisesta aiheutuneet lähijunaliikenteen rahoitukseen liittyvät ongelmat.

Yksinoikeuden vastikkeeksi VR sitoutuu kantamaan merkittävien omien investointien rahoitus- ja poistokustannusten lisäksi kustannukset liiketaloudellisesti kannattamattoman Länsi-Lapin yöjunaliikenteen investoinneista sekä myös useiden kannattamattomien junareittien liikenteen operoinnista aiheutuvia kustannuksia.

VR sitoutuu sopimuksella investoimaan yöjunien vaunukaluston uudistamiseen sopimusaikana, mikä mahdollistaa Länsi-Lapin yöjunaliikenteen jatkumisen Kolariin nykyisen kaluston käyttöänsä päättyessä. VR hankkii liikenteeseen yhden yöjunarungon, mikä mahdollistaa liikennöinnin kolmena päivänä viikossa kumpaankin suuntaan, sekä rakentaa Kolarin asemalle uusien vaunujen vaatiman vaunuhuoltoinfrastruktuurin.

LVM on henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevassa käyttöoikeussopimuksessa asettanut VR:lle liikennöintivelvoitteen. Sopimuksen mukaan yksinoikeuden vastineena liikennöitävästä kannattamattomasta liikenteestä VR:lle aiheutuvat kustannukset saavat investoinnit mukaan lukien olla

korkeintaan 20 M€ vuodessa vuoden 2019 loppuun saakka. Optiokaudella kustannukset VR:lle voivat olla korkeintaan 21 M€ vuodessa. Sopimuksen mukaan sopijapuolet tarkastelevat liikennöintivelvoitetta yhdessä vuosittain. Tämä on vastinetta VR:n yksinoikeudesta.

Lisäksi VR ja HSL ovat tehneet erillisen aiesopimuksen pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen rahoitukseen liittyvien ongelmien ratkaisemisesta. Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen rahoitusongelmat johtuvat HSL:n toimivalta-alueen muutoksista. Ratkaistavien kysymysten vuotuisen rahallisen arvon on arvioitu olevan 6–8 M€. Sopimuksessa HSL ja VR ratkaisevat HSL:n toimivalta-alueen laajenemisen vaikutukset siten, että kummallakaan ei ole vaatimuksia LVM:tä kohtaan. Sopimuksen syntyminen on yksi käyttöoikeussopimuksen option käyttämisen edellytyksistä.

Johtopäätökset

Tehtyjen selvitysten ja analyysien pohjalta on arvioitu asiaan liittyvät hyödyt ja haitat sekä riskit ja mahdollisuudet ja tultu kokonaistaloudellisen ja toiminnallisen arvion pohjalta siihen lopputulokseen, että Suomen kannalta perustelluin ratkaisu on hyödyntää käyttöoikeussopimuksen optio. Tämä ratkaisu antaa aikaa rataverkon ja raideliikenteen järjestelmien toiminnan turvaamiseen. Tavoitteena on, että aito kilpailu voi käynnistyä, eikä valtiolle synny erillisiä kustannuksia tilanteesta, jossa nimellinen kilpailu johtaisi kustannusten nousuun ja palveluiden epävarmuuteen. Tällaisia kokemuksia on Ruotsissa ja Iso-Britanniassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittääkin, että talouspoliittinen ministerivaliokunta puoltaisi henkilöjunaliikenteen kaukoliikennettä koskevan käyttöoikeussopimuksen option käyttöä.

+--+

VALITUSOSOITUS

Minne valitetaan (valitusviranomainen)

Liikenne- ja viestintäministeriön päätökseen saa hakea muutosta valittamalla **korkeimpaan hallinto-oikeuteen**. Hallintolainkäyttölain 7 §:n mukaan ministeriön päätöksestä valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on lainvastainen.

Miten valitus tehdään

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Valituskirjelmässä, joka on osoitettava korkeimmalle hallinto-oikeudelle, on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta
- jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- liikenne- ja viestintäministeriön päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin muutosta haetaan ja mitä muutoksia päätökseen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valituskirjelmän liitteet

Valituskirjelmään on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisesta
- asiakirjat, joihin valittaja vaatimuksensa tueksi vetoaa, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle
- asiamiehen valtakirja, jollei asiamies ole asianajaja tai yleinen oikeusavustaja.

Valitusaika

Valitus on tehtävä **30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista**. Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun. Tiedoksisaantipäivä lasketaan seuraavasti:

- Jos päätös on lähetetty postitse saantitodistusta vastaan, tiedoksisaantipäivä ilmenee todistuksesta. Saantitodistus on liitettävä valitusasiakirjoihin.
- Jos päätös on postitettu tavallisena kirjeenä, vastaanottajan katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä (7.) päivänä kirjeen postituspäivästä, jollei muuta näytetä.
- Jos päätös on toimitettu tiedoksi muulla tavalla esim. saantitodistusta vastaan jollekin muulle henkilölle kuin päätöksen saajalle (sijaistiedoksianto), tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen kolmantena (3.) päivänä saantitodistuksen osoittamasta päivästä.

Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jolloin virastoissa ei työskennellä, valituksen saa toimittaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Miten valitus toimitetaan perille

Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin valitusasiakirjat on jätettävä niin ajoissa, että ne ehtivät perille korkeimpaan hallinto-oikeuteen viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä viraston aukioloaikana.

Postiosoite:

KORKEIN HALLINTO-OIKEUS
PL 180
00131 Helsinki

Käyntiosoite:

KORKEIN HALLINTO-OIKEUS
Fabianinkatu 15
00130 Helsinki

Valituksen käsittelyn maksullisuudesta saa tietoja valitusviranomaiselta eli korkeimmalta hallinto-oikeudelta.