

## KORKEIMMALLE HALLINTO-OIKEUDELLE

ASIA Valitus

## PÄÄTÖS, JOSTA VALITETAAN

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) päätös 4.6.2014 1894/08/2012 henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen (1933/79/2009) 3.12.2009 – 31.12.2019 mukaisen velvoiteliikenteen täydennyksestä

VALITTAJA Suomen Rautatiematkustajat ry  
Rekisteröity yhdistys  
Kemijärvi

## PROSESSIOSOITE

Kalevi Kämäräinen  
Porokylänkatu 18, 75530 NURMES  
041 – 492 9363  
[kalevi.kamarainen@gmail.com](mailto:kalevi.kamarainen@gmail.com)

## VAATIMUKSET

Vaadimme, että Korkein hallinto-oikeus

1. kumoo valituksenalaisen päätöksen,
2. palauttaa asian ministeriöön lainmukaisesti ratkaistavaksi,
3. kieltää päätöksen täytäntöönpanon ja
4. velvoittaa LVM:n korvaamaan oikeudenkäyntikulomme laillisine viivästyskorkoineen kuukauden kuluttua ratkaisun antamisesta myöhemmin esitettävän erittelyn mukaan.

## PERUSTELUT

Päätös sekä sen taustalla oleva sopimus on lainvastainen sekä kotimaisen että yhteisöoikeuden kannalta.

1. Päätöksen lainvastaisuus

Julkisista hankinnoista annetun lain (30.3.2007/ 348) 8 §:n mukaan

Tätä lakia ei sovelleta palveluhankintoihin, jotka koskevat:

---

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi tätä lakia sovelletaan joukkoliikennelain (869/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin hankintasopimuksiin vain siltä osin kuin mainitussa laissa säädetään.

Joukkoliikennelain (13.11.2009/869) 1 §:n 3 momentin mukaan lain 2 §:n 1 ja 11 kohdan, 3 – 7 ja 14 §:n, 6 luvun (36 – 46 §) ja 57 §:n säännöksiä sovelletaan myös raideliikenteeseen. Joukkoliikennelain 36 § sulkee mielestämme pois julkisista hankinnoista annetun lain kokonaisuudessaan:

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4-8 artiklassa. Lisätilauksesta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä säädetään tämän lain 42 §:ssä.

Päätöksessä mainittu junaliikenne on kokonaisuudessaan joukkoliikennelain 2 §:n 1 ja 11 kohtien mukaista riippumatta siitä onko kysymyksessä ostoliikennevuoro, velvoitejuna tai VR:n omalla riskillä ajama juna:

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *joukkoliikenteellä* yleisesti käytettävissä tai tilattavissa olevaa, useiden ihmisten kuljettamiseen tarkoitettua;
- b) palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettua raideliikennettä;
- 11) *käyttöoikeussopimuksella* julkisista hankinnoista annetun lain 5 §:n 6 kohdassa määriteltyä palveluja koskevaa käyttöoikeussopimusta.

Siksi päätöksessä käytetty jaottelu, jolla velvoitejunien matkustajamäärät on saatu hyvin vähäisiksi, on keinotekoinen ja tarkoitushakuinen. Huomattakoon, että rataverkolamme on myös paljon muita varsin vähän käytettyjä liikennepaikkoja, joiden pysähdyksiä ei ole lopetettu eikä tietävästi aiota lopettaa. Esimerkiksi niin ikään Itä-Suomessa sijaitsevat Simpele ja Kesälahti ovat matkustajamäärissä samaa luokkaa kuin Haukivuori (kts. liite; tuoreempia lukuja ei ole käytettävissämme, koska VR ei niitä julkista ja kyseisenkin paperin olemme saaneet haltuumme vain onnen kaupalla).

#### Joukkoliikennelain tavoitetta koskevan 3 §:n mukaan

Lain tavoitteena on joukkoliikenteen kehittäminen siten, että ihmisten käytettävissä on välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut koko maassa. Tavoitteena on lisäksi, että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.

Ministeriön hyväksymä ratkaisu junien pysähtymisen lopettamisesta ei voi olla mainitun säännöksen mukainen, koska haukivuorelaisten joukkoliikennedyhteudet muuhun maailmaan katkeavat viikonloppujen ajaksi (kts. Matkahuollon aikataulut liitteenä). Lisäksi junapysähdysten täydellinen poistaminen heikentää ja hidastaa arkisinkin heidän liikkumismahdollisuuksiaan huomattavasti (esimerkiksi matka-aika kunnan keskustajamaan Mikkeliin on junalla 22 tai 23 minuuttia ja linja-autolla 55 – 65 minuuttia).

#### Lain 4 §:n mukaan

Tämän lain 14 §:n 1 momentissa tarkoitettut viranomaiset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Eri väestöryhmien tarpeet on otettava palvelutason määrittelyssä huomioon.

Palvelutason määrittelyä valmistellessaan viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa. Palvelutason määrittely on voimassa määräajan.

Ministeriö ei mitä ilmeisimmin ole noudattanut tätäkään säännöstä, koska päätöksellä sivuutetaan kaikkien väestöryhmien liikkumistarpeet vauvasta vaariin. Mikkelin jälkikäteinen reagointi (liite) viittaa myös siihen, ettei ministeriö ole tehnyt lain edellyttämää yhteistyötä asianomaisen kunnan kanssa. ”Yhteistyö” maakuntaliitonkin kanssa on tietääksemme ollut olematonta. Siitä kertoo myös VR:n ”suositus”, että korvaavat vuorot olisivat kuitenkin yhteiskunnan vaan ei valtion kustantamia. Tällaisessa kukkarolta toiselle käymisessä ei ole minkäänlaista järkeä.

#### Joukkoliikenteen suunnitteluvastuuta koskevan 5 §:n mukaan

Markkinaehtoisen liikenteen suunnittelusta vastaavat liikenteenharjoittajat.

Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä toimivaltaiset viranomaiset vastaavat palveluiden määrittelystä. Vastuu reittien ja aikataulujen suunnittelusta voi tässä liikenteessä olla liikenteenharjoittajilla tai viranomaisilla tai jaettu niiden kesken. Liikenteenharjoittajat vastaavat liikennetuotannon suunnittelusta.

Vaikka VR sinänsä saanee suunnitella junaliikennettä siltä osin kuin kysymys ei ole valtion ostoliikennejunista, ministeriö on ilmeisen selvästi laiminlyönyt palvelutason määrittelyvelvollisuutensa (ei voi olla mitenkään määrittelyiden mukaista, että joltakin paikkakunnalta riistetään joukkoliikenneyhteydet viikonlopuksi).

#### Liikennesuunnittelun periaatteita koskevan 6 §:n mukaan

Toimivaltaisten viranomaisten tulee suunnitella joukkoliikenteen palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina toimivan joukkoliikenneverkon aikaansaamiseksi. Suunnittelussa liikennetarpeet ja -palvelut on pyrittävä sovittamaan yhteen. Eri väestöryhmien kuten lasten, nuorten, naisten, miesten, vanhusten ja vammaisten tarpeet on otettava huomioon. Viranomaiset toimivat joukkoliikennettä suunnitellessaan yhteistyössä toistensa ja muiden kuntien kanssa.

Jo mainitsemistamme syistä (muun muassa vuorokausien pituiset joukkoliikennekokokset ja puuttuva yhteistyö muiden viranomaisten kanssa) ministeriön menettely ei voi täyttää tämänkään säännöksen velvoitteita.

LVM on myös lyönyt laimin Haukivuoren osalta lain 14 §:ssä mainitun velvoitteen tarjota monilukuisia palveluita:

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset. Viranomaisten keskinäinen toimivallanjako on 12 ja 13 §:ssä säädetyn mukainen, kuitenkin niin, että toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Rautatieliikennettä koskevilla asioilla toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Muuta raideliikennettä koskevilla asioilla toimivaltaisia viranomaisia ovat 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

---

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuilla toimivaltaisilla viranomaisilla on palvelusopimusasetusta soveltaessaan velvollisuus toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä toistensa kanssa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut viranomaiset tekevät päätöksen siitä, että ne järjestävät toimivalta-alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Viranomaiset soveltavat palvelusopimusasetusta asetuksen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti varmistaa sellaista yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luottavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markki-

noiden ehdoilla.

Lain 42 §:n 2 momentti koskee lisätilausta, jollainen valituksenalainen päätös nähdäksemme on:

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

VR:n liikennöintioikeus rataverkolla perustuu ministeriön päätöksessä mainittuun käyttöoikeussopimukseen (liitteenä). Yhtiö ilmoitti kuluvan vuoden huhtikuussa lakkauttansa junapysähdykset Haukivuoren asemalla (liite). Muutos on tarkoitus toteuttaa elokuussa 2014 eli runsaan neljän kuukauden kuluttua asian julkistamisesta. Tämä on selkeästi vastoin käyttöoikeussopimuksen ehtoja.

Sopimusehdon ”3. Liikennöintivelvollisuus” kahdessa ensimmäisessä kappaleessa määritellään Liikenteenharjoittajan liikennöintivelvollisuus ja mainitaan, että vuoden 2010 julkisen palvelun velvoitteen alainen liikenne on lueteltu liitteessä 2. Siinä Haukivuori on mukana sivujen 37 ja 38 aikatauluissa (13 Helsinki – Kouvola – Kuopio – Oulu – Rovaniemi ja toisin päin):

”Liikenteenharjoittaja on velvollinen hoitamaan tässä sopimuksessa ja sen liitteissä määritellyn liikenteen sovituin ehdoin.

Julkisen palvelun velvoitteen alainen liikenne vuonna 2010 on todettu liitteessä 2.

Saman ehdon kappaleissa kolme ja neljä todetaan:

”Viranomaisen määrittää vuoden 2011 julkisen palvelun velvoitteen alaisen liikenteen syyskuun 2010 loppuun mennessä. Se liitetään tämän sopimuksen liitteeksi 2. Ennen julkisen palvelun velvoitteen alaisen liikenteen määrittämistä Viranomaisen neuvottelee liikenteestä Liikenteenharjoittajan kanssa.

Viranomaisen määrittää syyskuun loppuun 2011 mennessä liitteessä 1 todettujen, yksinoikeuden alaisten henkilöliikenteen rataosien palvelutason vuosille 2012 - 2019 ja täsmentää tarvittavilta osin tässä sopimuksessa kyseisten rataosien henkilöliikenteelle asetettua julkisen palvelun velvoitetta. Palvelutason määrittely ja julkisen palvelun velvoitteen alainen liikenne korvaa tällöin liitteen 2. Tarvittaessa palvelutason määrittely voidaan uusia ja sitä voidaan muuttaa sopimuskauden aikana, ja julkisen palvelun velvoitteen alainen liikenne vahvistetaan vuosittain syyskuun loppuun mennessä. Ennen julkisen palvelun velvoitteen alaisen liikenteen täsmentämistä Viranomaisen neuvottelee liikenteestä Liikenteenharjoittajan kanssa.”

Sopimuksen viidennessä artiklassa käsitellään liikennöintimuutoksia. Ne edellyttävät nähdäksemme VR:n liikennöintimuutoksilta yhteisymmärrystä Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, yhdestä kolmeen vuoden siirtymäaika ja kirjallista sopimista (päättämistä). Ehtokohtia 3 (”Liikennöintivelvollisuus”) ja 5 (”Liikennöintimuutokset”) vertaillaessa vaatimus koskee sekä velvoitejunia että VR:n täysin omalla riskillä ajamia junia:

”Tämän sopimuksen mukaista liikennettä Liikenteenharjoittaja voi kehittää liiketaloudellisin perustein. Liikenteenharjoittaja voi sopimuskauden aikana lisätä tai vähentää tämän sopimuksen mukaisen liikenteen reittejä ja vuorotarjontaa sekä muuttaa aikatauluja.

Liikennetarjonnan vähentäminen edellyttää vuosina 2010 ja 2011 Viranomaisen hyväksynnän ja siitä sovi-taan kirjallisesti. Vuosina 2012 - 2019 liikenteen vähentäminen ei saa johtaa julkisen palvelun velvoitteen ja palvelutasomäärityksen mukaisen liikennetarjonnan heikkenemiseen.

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

Liikenteenharjoittaja voi toteuttaa liikennöintijakson sisällä muutoksia junien kulkupäiviin ja vähentää sekä lisätä tilapäisesti tarjontaa sesonkeihin kysyntävaihteluiden mukaisesti.”

Käsitystä esittämämme tulkinnan oikeellisuudesta vahvistaa haltuumme tullut salainen omistajaohjausasiakirja 15.6.2009, jossa VR:n oikeus avata ja lopettaa yhteysvälejä on sidottu yhteistyöhön (ainakin) LVM:n kanssa:

”VR YHTYMÄN OMISTAJAOHJAUS, LIIKENTEEN JA PALVELUIDEN KEHITTÄMINEN - ERI TOIMIJOIDEN ROOLIT JA VELVOLLISUUDET

---

Liite 1

HENKILÖJUNALIIKENTEEN LIIKENNE- JA OMISTAJAPOLIITTISTEN TAVOITTEIDEN YHDISTÄMINEN

---

Kaukoliikenne

Kaukoliikenteen osalla tulee jatkossa tehdä kaksi erillistä sopimusta. Toisessa sopimuksessa sovitaan valtion kaukoliikenteen ostoista ja toisessa sovitaan VR:n yksinoikeudesta kaukoliikenteeseen. Jälkimmäisessä sopimuksessa täytyy varmistaa VR:n oikeus kehittää liikennettä markkinaehtoisesti mm. avata ja lopettaa yhteysvälejä tai vuoroja tai muuttaa vuorovälejä VNK:n, LVM:n ja VR:n vuosittaisen yhteenvetokokouksen hyväksymien periaatteiden mukaisesti).

Valtion ostosopimus sisältää peruspalvelutason edellyttämän junaliikenteen, jota VR ei voi hoitaa liiketaloudellisesti kannattavasti. Nykyinen kaukoliikenteen ostosopimus sisältää runsaasti junavuoroja, jotka ylittävät peruspalvelutasovaatimukset, joka kokonaisuuden kannalta on ollut järkevää yhdistää tähän sopimukseen. Sopimus VR:n yksinoikeudesta sisältää VR:n taloudellisesti kannattavan liikenteen lisäksi sen taloudellisesti kannattamattoman liikenteen, jonka valtio edellyttää VR:n hoitavan yksinoikeuden vastineeksi.

Eteneminen

---

2. Ostoliikenteestä ja VR:n yksinoikeudesta kaukoliikenteeseen tehdään sopimukset, jotka kattavat vuodet 2010-2019. Sopimukset ovat voimassa sillä ehdolla, että VR:llä on yksinoikeus henkilökaukoliikenteeseen.  
3. Valtion nykyinen ja uusi ostoliikennesopimus sisältävät peruspalvelutason edellyttämän liikenteen. Yksinoikeussopimus pitää sisällään VR:n kannattavan liikenteen ja sen kannattamattoman liikenteen, jonka VR hoitaa yksinoikeuden vastineeksi.

---

5. Vaikka osto- ja yksinoikeussopimus ovat pitkiä, ne laaditaan joustavaksi siten, että liikennettä voidaan lakkauttaa ja uutta liikennettä voidaan ottaa tilalle. Ostosopimuksen osalta tämän on tapahduttava selvin perustein. Yksinoikeussopimuksen sisältämää liikennettä VR kehittää markkinaehtoisesti. Mikäli LVM edellyttää muutoksia liikennöitäviin rataosuuksiin, noudatetaan 3-5 vuoden siirtymäaikoja. Mikäli VR haluaa toteuttaa muutoksia, jotka on yhteisesti hyväksytty osapuolten vuosittaisessa yhteenvetokokouksessa, tapauskohtaiset siirtymäajat ovat 1-3 vuotta. Ennen kuvattuun sopimusmenettelyyn siirtymistä nimitään erikseen kulloisetkin kannattamattomat linjat. VR sitoutuu toimittamaan tarvittavat tiedot asiaintilan todentamiseksi. VR:n liiketaloudelliset tiedot ja laskelmat on käsiteltävä salaisina.”

VR:n junapysähdysten lakkauttamista koskevassa tiedotteessa ei edes vihjata siihen, että asiassa olisi pyritty noudattamaan yksinoikeussopimuksen mukaista menettelyä. Tiedotteessa mainitut yhtiön neuvottelut Mikkelin kanssa eivät voi syrjäyttää viranomaisten lainsäädännön mukaisia velvollisuuksia muun muassa siitä syystä, että VR ei toimi virkavastuulla toisin kuin virkamiesten pitäisi.

Nähdäksemme sopimukseen on sovellettava myös joitakin hallintolain (6.6.2003/434) säännöksiä. Hallinnon oikeusperiaatteita koskevan 6 §:n mukaan

”Viranomaisen on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti sekä käytettävä toimivaltaansa yksin-

omaan lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Viranomaisen toimien on oltava puolueettomia ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Niiden on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia.”

Tässä asiassa LVM on kuunnellut vain VR:ää eli minkäänlaisesta tasapuolisuudesta ei ole kysymys eikä liioin muistakaan hyvän hallinnon mukaisten periaatteiden noudattamisesta.

Lain 11 §:n mukaan

”Hallintoasiassa asianosainen on se, jonka oikeutta, etua tai velvollisuutta asia koskee.”

Muulla lainsäädännössä on pykälä (esimerkiksi joukkoliikennelain 4 §), jotka nähdäksemme tarkentavat keitä voidaan pitää asianosaisina. Niistäkään säännöksistä ei ole piitattu.

Lain 31 §:n mukaan

”Viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset.

Asianosaisen on esitettävä selvitystä vaatimuksensa perusteista. Asianosaisen on muutoinkin myötäväikutettava vireille panemansa asian selvittämiseen.”

Säännös ei voi tarkoittaa sitä, että vain aloitteentekijää kuullaan, vaikka on olemassa jopa selviä säännöksiä muista kuultavista tahoista (esimerkiksi joukkoliikennelain 4 §).

Lain 34 § puolestaan kertoo:

”Asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.

Asian saa ratkaista asianosaista kuulematta, jos:

- 1) vaatimus jätetään tutkimatta tai hylätään heti perusteettomana;
- 2) asia koskee palvelussuhteeseen tai vapaaehtoiseen koulutukseen ottamista;
- 3) asia koskee hakijan ominaisuuksien arviointiin perustuvan edun myöntämistä;
- 4) kuuleminen saattaa vaarantaa päätöksen tarkoituksen toteutumisen tai kuulemisesta aiheutuva asian käsittelyn viivästyminen aiheuttaa huomattavaa haittaa ihmisten terveydelle, yleiselle turvallisuudelle taikka ympäristölle; tai
- 5) hyväksytään vaatimus, joka ei koske toista asianosaista tai kuuleminen on muusta syystä ilmeisen tarpeetonta.”

Sitä täydentää 36 §:

”Asianosaiselle on ilmoitettava kuulemisen tarkoitus ja selityksen antamiselle varattu määräaika. Kuulemista koskevassa pyynnössä on tarvittaessa yksilöitävä, mistä seikoista selitystä pyydetään. Asianosaiselle on toimitettava kuulemisen kohteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai jäljennöksinä taikka varattava muutoin tilaisuus tutustua niihin.”

Tässä asiassa ei ole ollut minkäänlaista tarvetta kiirehtiä kuten LVM on VR:n ”hoputuksesta” tehnyt: 1 – 3 vuoden siirtymäaikana kuulemiset olisi voinut hoitaa laillisesti.

Vaikuttamismahdollisuuksien varaamista koskevan 41 §:n mukaan

”Jos asian ratkaisulla voi olla huomattava vaikutus muiden kuin asianosaisten elinympäristöön, työntekoon tai muihin oloihin, viranomaisen tulee varata näille henkilöille mahdollisuus saada tietoja asian käsittelyn lähtökohdista ja tavoitteista sekä lausua mielipiteensä asiasta.

Asian vireilläolosta ja vaikuttamismahdollisuuksien käyttämisestä on ilmoitettava asian merkityksen ja laajuuden kannalta sopivalla tavalla.

Asian vireilläolosta ei kuitenkaan tarvitse ilmoittaa, jos se vaarantaa ratkaisun tarkoituksen toteutumisen tai aiheuttaa muuta merkittävää haittaa taikka jos se on ilmeisen tarpeetonta.”

Kansalaisille on tässä asiassa jäänyt anelemisen ”oikeus” (liite). Ei voi olla mahdollista, että eläisimme yhä Suuren adressin aikaisessa yhteiskunnassa.

Päätöksen perustelemista koskee 45 §:

Päätös on perusteltava. Perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainittava sovelletut säännökset.

Päätöksen perustelut voidaan jättää esittämättä, jos:

- 1) tärkeä yleinen tai yksityinen etu edellyttää päätöksen välitöntä antamista;
- 2) päätös koskee kunnallisen monijäsenen toimielimen toimittamaa vaalia;
- 3) päätös koskee vapaaehtoiseen koulutukseen ottamista tai sellaisen edun myöntämistä, joka perustuu hakijan ominaisuuksien arviointiin;
- 4) päätöksellä hyväksytään vaatimus, joka ei koske toista asianosaista eikä muilla ole oikeutta hakea päätökseen muutosta; taikka
- 5) perusteleminen on muusta erityisestä syystä ilmeisen tarpeetonta.

Perustelut on kuitenkin 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa esitettävä, jos päätös merkitsee olennaisia muutosta vakiintuneeseen käytäntöön.

Valituksenalainen päätös on menettelyllisesti ja asiasisällöltään täysin puutteellinen. Se on jopa niin puutteellinen, ettei siinä mainita edes sovellettuja säännöksiä. Näin fundamentaalisten puutteiden takia Korkeimman hallinto-oikeuden on mielestämme hyvin vaikea arvioida itse asiaa, jolloin ratkaisuksi jää asian palauttaminen uudelleen ratkaistavaksi. Vasta tämän jälkeen voidaan yrittää arvioida miten asiaa oikein on käsitelty ja mitkä ovat ratkaisun perusteet.

## 2. Päätöksen perusteena olevan sopimuksen laillisuus kotimaisen oikeuden kannalta

VR:n ja LVM:n välinen yksinoikeutta koskeva sopimusjärjestely perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston 23.10.2007 antamaan rautateiden ja maanteiden julkisia henkilöliikennepalveluita sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamista koskevaan asetukseen (EY) N:o 1370/2007 eli lyhyesti PSA:han. Käyttöoikeussopimuksen esitteli LVM ja siitä on päätetty hallituksen talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa, johon kuuluu vain osa hallituksen ministereistä (liite). Eduskunta sivuutettiin asiassa, vaikka sopimusta edeltänyt oikeustila perustui allekirjoitushetkellä voimassa olleeseen rautatielain 16 §:ään (555 / 2006):

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia saavat käyttää seuraavat rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät harjoitettavan rautatieliikenteen mukaisesti:

- - -

- 3) kotimaan henkilöliikenteessä sekä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyliikenteessä rataverkolla Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (20/1995) 1 §:ssä tarkoitetun osakeyhtiön rautatieliikennettä harjoittava tytäryhtiö. - - -

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2006/20060555#Pid2181987>

### PSA:n 2 artiklan i-kohdan mukaan (lihavointi tässä)

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- - -

- 'i) julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella' yhtä tai useampaa oikeudellisesti sitovaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välinen sopimus, jolla julkisen palvelun velvoitteiden alaisten julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle julkisen liikenteen harjoittajalle; **jäsenvaltion lainsäädännöstä riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös, – joka on annettu erillisen lainsäädäntötoimen tai säädöksen muodossa,** tai

— jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomaisen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle;

PSA:n kyseinen kohta ei mielestämme voi tarkoittaa sitä, että hallitus kansanedustuslaitoksen kantaa millään tavoin tiedustelematta siirtää toimivaltaa itselleen. PSA:n johdanto-osan 9. perustelukappalekin korostaa kunkin jäsenvaltion sisäisen valtiojärjestyksen kunnioittamista (lihavointi tässä):

Jotta kaikki toimivaltaiset viranomaiset voisivat järjestää julkisen henkilöliikenteen palvelut tavalla, joka parhaiten vastaa kansalaisten tarpeita, viranomaisten on voitava valita vapaasti julkisen liikenteen harjoittaja, pienten ja keskisuurten yritysten edut huomioon ottaen, tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Avoimuusperiaatteen, kilpailevien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että korvauksia tai yksinoikeuksia myönnettäessä toimivaltaisen viranomaisen ja valitun julkisen liikenteen harjoittajan välisessä julkisissa palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritetään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. **Sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan.**

LVM:n 18.11.2009 päiväisestä muistiossa (liite) PSA:sta annetaan väärä kuva väitetäessä, että yksinoikeus on annettavissa vain sopimusteitse eikä kansallisella lainsäädännöllä; johtopäätös on juuri päinvastainen verrattuna sekä PSA:n johdantokappaleisiin että varsinaisiin artikloihin:

”Taustaa

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (PSA) tulee voimaan 3.12.2009. PSA mahdollistaa henkilöliikennepalvelujen määrän ja laadun turvaamiseksi yksinoikeuksien myöntämisen ja julkisen tuen maksamisen julkisista palveluhankintoja koskevilla sopimuksilla. Lähtökohtaisesti sopimukset tulee kilpailuttaa, mutta rautatieliikenteessä suorahankinnat on sallittu.

Vastineena yksinoikeudesta tai tuesta on toimivaltaisen viranomaisen asetettava liikenteenharjoittajalle julkisen palvelun velvoite. Joukkoliikennelain mukaan rautatieliikenteessä toimivaltaisia viranomaisia ovat LVM sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä HSL.

Rautatielain kohta, jolla VR:lle on myönnetty yksinoikeus henkilöliikenteeseen, on ristiriidassa PSA:n kanssa, koska PSA sallii yksinoikeuden myöntämisen vain sopimuksella eikä kansallisella lainsäädännöllä. Kansallisella lainsäädännöllä voidaan ainoastaan rajoittaa toimivaltaisen viranomaisen suorahankintaoikeutta. VR:llä ei siten ole tämän jälkeen henkilöliikennemonopolia rautatielain perusteella.

PSA:n mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehdyn rautatieliikennettä koskevan sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään 10 vuotta. Jos sopimus edellyttää liikenteenharjoittajalta merkittävää pääoman sitomista, voidaan sopimusaikaa pidentää enintään 50 prosentilla eli enintään 15 vuoteen.

Rautatielaki tulee muuttaa EU-lainsäädännön mukaiseksi. Tämä on tarkoitus tehdä rautatielain kokonaisuudistuksen yhteydessä vuonna 2010. Kokonaisuudistus johtuu EU:n yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanosta.”

Helsingin Sanomien 25.7.2013 julkaisemasta uutisesta ilmenee selkeästi tuolloisen liikenneministerin nähdäksemme paikkansa pitävä käsitys, ettei yksinoikeussopimusta ole milloinkaan käsitelty Eduskunnassa:

”- - - Liikenneministeri Merja Kyllönen (vas), miksi VR:lle annettiin kaukoliikenteen viiden vuoden yksinoikeus kesän hiljaisuudessa ilman poliittista keskustelua eduskunnassa? ”Ei sitä sovittu ilman poliittista keskustelua, sillä asia päätettiin hallituksen talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa, jossa ovat mukana kaikki hallituspuolueet. En minä tätä yksin päättänyt, vaan se alistettiin hallituksen päätettäväksi. Päätös oli yksimielinen.”

Kansanedustaja Antti Kaikkonen (kesk) teki päätöksestä kirjallisen kysymyksen keskiviikkona. Olisiko teidän pitänyt kuulla vähintään eduskunnan liikennevaliokuntaa? ”Tämä päätös tehtiin hallituksessa talouspoliittisessa valiokunnassa, aivan kuten edellinen hallitus teki aikoinaan samanlaisen päätöksen. En tiedä, miksi silloin keskustavetoinen hallitus ei tuonut sitä [edellistä monopolipäätöstä] eduskuntaan.

- - -”

Osa vuoden 2009 hallituksesta on siis tehnyt liikenneministerin esittelystä pienimuotoisen vallankaappauksen Eduskunnalta. Tuomioistuimen jäsenillekin lienee notorinen to-



siseikka, että kansanedustuslaitoksemme toimii yleensä hallituksen kumileimasimena. Lisäksi tällä kertaa hallitus on kuitenkin vienyt Eduskunnalta muodollisenkin mahdollisuuden käyttää todellista valtaa: osa henkilöliikenteen rataverkosta vapautettiin myös toisten operaattoreiden käyttöön (kts. tästä tarkemmin seuraava kappale).

### 3. Päätöksen perusteena olevan sopimuksen laillisuus yhteisöoikeuden kannalta

#### PSA:n johdanto-osan 25. perustelukappaleen mukaan (lihavointi tässä)

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

#### Asetuksen johdanto-osan 26. perustelukappaleen mukaan puolestaan

Koska kyseessä ovat julkiset palvelut, tämä asetus antaa kullekin toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden valita julkisista henkilöliikennepalveluista vastaava liikenteenharjoittaja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kautta. Ottaen huomioon jäsenvaltioiden alueellisten järjestelyjen erot, on perusteltua, että toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua.

Nämä peräkkäiset johdanto-osan perustelukappaleet on nähdäksemme ymmärrettävä keskenään siten, että 26 kohta täydentää 25 kohtaa eikä kumoakaan sitä. Toimivaltaiset viranomaiset voivat siis tehdä rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua vain, jos viranomaiset eivät avaa rautateiden palvelumarkkinoita edelleen.

Jo siteeratussa LVM:n 18.11.2009 päiväämässä muistiossa todetaan (lihavointi tässä):  
"LVM:n ja VR:n välinen sopimus henkilöliikenteen yksinoikeudesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on tekemässä VR Osakeyhtiön kanssa PSA:n mukaisen yksinoikeussopimuksen. Sopimuksen on tarkoitus olla voimassa 10 vuotta, minkä lisäksi sopimukseen sisältyy viiden vuoden optio. Sopimuksessa LVM asettaa VR:lle henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen, jonka täyttämistä LVM myöntää VR:lle yksinoikeuden sopimuksen mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen.

PSA:n mukaisesti sopimuksen tarkoituksena on varmistaa monilukuisemmat, luotettavammat ja korkealaatuisemmat palvelut kuin mitä pelkästään markkinaehtoisesti (so. ilman yksinoikeutta) voitaisiin tarjota. Yksinoikeus

Sopimuksessa yksinoikeus myönnetään niille rataosille, joilla VR tällä hetkellä hoitaa kotimaan henkilöjunaliiikennettä. **Käytännössä muille rataosille voi tulla muita yrittäjiä eli näillä rataosilla kilpailu käytännössä avautuu.** Esimerkiksi jos joku liikenteenharjoittaja haluaa liikennöidä Kajaanin ja Nurmeksien välillä, on se jatkossa mahdollista, koska VR:llä ei ole kyseisellä rataosalla liikennettä.

Sopimuksessa myönnettävä yksinoikeus ei koske Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen sisällä liikennöitävää lähiliikennettä, koska LVM:llä ei ole kyseisellä alueella toimivaltaa. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen muuttuessa yksinoikeuden raja-alue muuttuu vastaavalla tavalla.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähijunaliiikenteen osalta yksinoikeus on voimassa 31.12.2017 asti, mikä vastaa YTV:n nykyisen lähiliikenteen sopimuksen voimassaoloaikaa. Näin ollen tämä sopimus ei estä Pääkaupunkiseudun lähijunaliiikenteen kilpailuttamista vuodesta 2018 alkaen vaan luo edellytyksiä sille, että mahdollinen kilpailuttaminen voi koskea LVM:n ja HSL:n koko lähijunaliiikennekokonaisuutta."

Suomi kuitenkin siis avasi valtion hallinnoiman rautatieinfrastruktuurin osittain kaikille yhteisön rautatieyrityksille, vaikka PSA ei tätä edellyttänyt. Mielestämme olisikin paikallaan pyytää asiassa ennakkoratkaispyyntöä siitä onko hallitus soveltanut valituksenalaisen päätöksen perustana olevaa sopimusta oikein PSA:n kannalta.

#### 4. Oikeudenkäyntikulut

Ministeriön päätös on tehty täysin vastoin minkäänlaisia hyvän hallinnon alkeitakaan menettelyn ja ratkaisun lopputuloksen suhteen. Siksi on kohtuutonta, että joutuisimme pitämään oikeudenkäyntikulut vahinkonamme.

TODISTELU Lähteneet & saapuneet kaukoliikenteen matkustajat asemittain v. 2008

Teema: Haukivuorta ei kohdella yhdenvertaisesti

Matkahuollon Haukivuorta koskeva aikataulusto

<http://goo.gl/4aWoFb>

Teema: seutukunnan joukkoliikenteen loppuminen viikonloppujen ajaksi

Lehtileike Länsi-Savo 28.4.2014 ”Mikkeli vaatii Haukivuoren liikenteen säilyttämistä”

<http://www.lansi-savo.fi/uutiset/1%C3%A4hell%C3%A4/mikkeli-vaatii-haukivuoren-liikenteen-s%C3%A4ilytt%C3%A4mist%C3%A4-139738>

Teema: asianosaista kuntaa ei ole virallisesti kuultu

Henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus 3.12.2009 – 31.12.2019

[http://www.rautatiematkustajat.fi/VR\\_osto.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/VR_osto.pdf)

Teema: asian oikeudellinen perusta lainsäädännön lisäksi

VR:n tiedote junapsyähdyksen lakkaamisesta Haukivuorella 14.4.2014

<http://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/junien-pysahtyminen-haukivuorella-paattymassa-140420141001/>

Teema: sopimusehtoja ei ole noudatettu

Salainen omistajaohjausasiakirja 15.6.2009

<http://vrleaks.files.wordpress.com/2012/01/scan85000046.pdf>

Teema: VR:n veloitteiden oikea tulkinta

Lakkauttamista vastustavan nettiadressin kansisivu

[http://www.adressit.com/vastustamme\\_haukivuoren\\_junaliikenteen\\_lopettamista](http://www.adressit.com/vastustamme_haukivuoren_junaliikenteen_lopettamista)

Teema: kansalaisten puutteellinen vaikuttamismahdollisuus

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 (21 / 2009)

[http://www.rautatiematkustajat.fi/Y241109\\_10\\_15.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/Y241109_10_15.pdf)

Teema: hallituksen toiminta vastoin rautatielakia

LVM:n 18.11.2009 päivämä muistio ”LVM:N JA VR OY:N VÄLINEN HENKILÖJUNALIIKENTEEN YKSINOIKEUTTA KOSKEVA KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS”

[http://www.rautatiematkustajat.fi/Y24\\_11\\_2009LVMVRyksinoikeusopimustalpol\(2\).pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/Y24_11_2009LVMVRyksinoikeusopimustalpol(2).pdf)

Teema: PSA-järjestelyn toteuttaminen vastoin rautatielakia

Leike sanomalehdestä Helsingin Sanomat 25.7.2013

<http://goo.gl/n3Os1V>

Teema: PSA:ta ei ole koskaan käsitelty Eduskunnassa

Liikenneministeriön tiedote 6.6.2014

<http://www.lvm.fi/uutinen/4409503/junaliikenne-haukivuoren-asehalle-lopetetaan>

Teema: valitusajan aikaisin mahdollinen alkamisaika

PSA:n teksti:

<http://old.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:FI:PDF>

Teema: asiaan vaikuttava yhteisöoikeus

Ministeriön päätös valitus-

osoituksin

[http://rautatiematkustajat.fi/LVM\\_Haukivuori\\_20140604.pdf](http://rautatiematkustajat.fi/LVM_Haukivuori_20140604.pdf)

Teema: valituksen peruste

#### PÄÄTÖKSEN TÄYTÖNTÖÖNPANOKELPOISUUDESTA

Kysymyksessä on mielestämme hallintolainkäyttölain (586 / 1996) 31 §:n mukainen päätös, jota ei saa panna täytäntöön ennen lainvoimaiseksi tuloa. Minkääläntäsoista poikkeussäännöstä ei mielestämme ole olemassa eikä päätös voi olla luonteeltaan eikä edes yleisen edun kannalta sellainen, että se on pantava täytäntöön heti. Päin vastoin, päätös vaikeuttaa kokonaisen kylän asukkaiden liikkumismahdollisuuksia. Lisäksi päätös sallii Liikenneviraston lopettaa aseman ylläpidon henkilöliikennettä varten. Tämä voi tarkoittaa laiturirakenteiden tuhoamista, mikä vain vaikeuttaa liikenteen palauttamista.

Päätös on kirjoitettu kategorisesti niin, että VR saisi lakkauttaa liikenteen joka tapauksessa 10.8. Laillinen muotoilu olisi mielestämme edellyttänyt vaikkapa määritelmää ”10.8.2014 tai viimeistään, kun tämä päätös tulee lainvoimaiseksi”. On siis olemassa riski, ettei LVM aio noudattaa hallintolainkäyttölain 31 §:ää, mikä takia toivomme erityistä valppautta Korkeimmalta hallinto-oikeudelta valituksen käsittelyssä.

#### PÄÄTÖKSEN TIEDOKSISAANTI

LVM on päivännyt päätöksensä 4.6.2014 ja siitä on tiedotettu julkisesti ministeriön internetsivuilla 6.6.2014. Valitusaika voi mielestämme alkaa kulua aikaisintaan päätöksen tiedottamispäivästä.

#### PAIKKA JA AIKA

Kemijärvellä kesäkuun 16. päivänä 2014

Suomen Rautatiematkustajat ry

Kemijärvi

Kalevi Kämäräinen

puheenjohtaja

Juha P. Korhonen

varapuheenjohtaja

[www.rautatiematkustajat.fi](http://www.rautatiematkustajat.fi)

[www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217](https://www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217)

[www.facebook.com/groups/108232592543581/](https://www.facebook.com/groups/108232592543581/)