



Suomi-Rata Oy:n osakassopimuksen muuttaminen ja osakkeenomistajien päätös omien osakkeiden hankkimisesta

VD/7478/08.00.00.00/2023

PT/K-ML/RK-K/SV

Tausta

Vantaan kaupunginvaltuusto on 24.2.2020 (7 §) päättänyt, että Vantaan kaupunki lähtee osakkaaksi Suomi-rata Oy -hankeyhtiöön. Kaupunginhallitus on 23.3.2020 (7 §) päättänyt merkitä Suomi-Rata Oy:n osakkeita ja hyväksynyt yhtiön osakassopimuksen. Osakassopimuksessa Vantaa sitoutui rahoittamaan omistussuuttaan (7,19 %:ia) vastaavan osuuden ratahankkeen suunnittelukustannuksista 154,72 Me (Vantaan rahoitussitoumus 11,13 Me + osakkeiden merkintähintana maksettu 0,157 Me). Osakassopimuksessa Vantaa sitoutui ainoastaan Suomi-radan suunnitteluun. Radan rakentamisesta ja rakentamiskustannusten kattamisesta olisi sovittu erikseen.

Suomi-rata Oy:n omistus jakautui yhtiötä perustettaessa Suomen valtion lisäksi kahdenkymmenen kunnan ja kaupungin, sekä Finavia Oyj:n kesken. Yhtiön suurimmat omistajat olivat:

- 1) Valtio 51 %,
- 2) Finavia Oyj 10,34 %,
- 3) Helsingin kaupunki 14,39 %,
- 4) Tampere 7,19 %,
- 5) Vantaa 7,19 %.

Vantaan kaupunki on sijoittanut 23.11.2023 mennessä Suomi-Rata Oy:öön yhteensä 501 508,36 euroa. Osakkeiden merkintähintana 157 466,86 e ja maksettuina rahoitussitoumuksina (svop-sijoituksia) 344 041,50 euroa.

Suomi-Rata Oy:n muuttaminen Lentorata Oy:ksi

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa (Vahva ja välittävä Suomi Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023, Valtioneuvoston julkaisuja 2023:58) uuden hallituksen tahtotilaksi esitetään, että hallitus edistää nk. lentoratahanketta ja Suomi-rata Oy:n tekemä suunnittelutyö keskeytetään muilta osin. Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt syksyllä 2023 talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltaman toimintatavan mukaisesti neuvottelut Suomi-rata Oy:n omistajien kesken yhtiön toiminnan tarkoituksen muuttamiseksi vastaamaan uuden hallituksen tahtotilaa. Neuvotteluiden aikana selvitettiin omistajien tahtotila jatkaa yhtiössä.

Lentorata Oy:ksi muutettavan yhtiön uutena tarkoituksena olisi Pasilan ja Keravan välisen Lentoradan suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Yhtiö voi tämän lisäksi tehdä tai teettää selvityksiä Rakentamisvaiheen päätöksenteon kannalta oleellisista seikoista kuten maaperään liittyvistä riskeistä ja kustannuksista, rahoituksesta, operointimalleista sekä radan yhteiskuntataloudellista hyödyistä ja mahdollisista haitoista. Yhtiön nyt sovittavaan tehtävään ei kuuluisi lentoradan rakentaminen eikä rakentamissuunnittelu.

Vantaa näkee lentoratahankkeen merkittävänä kansallisena hankkeena ja erittäin tärkeänä osana seudullisen raideverkon tulevaisuutta. Uusi lentorata vahvistaisi Vantaan suurimman työpaikka-alueen Aviapoliksen elinvoiman ja maankäytön kehitystä, mikä taas heijastuisi laajemmin koko Vantaalle.



Lentorata parantaisi erityisesti Aviapolis-alueen saavutettavuutta ja toisi merkittävän työvoimapotentialin myös pohjoisen suunnasta. Kaukojunaliikenteen painopisteen siirtyminen lentoasemalle ei merkittävästi heikentäisi Tikkurilan tilannetta, koska lentoradan myötä pääradan lähijunaliikenteen määrää voitaisiin nostaa. Kaikissa Suomi-rataa ja lentorataa koskevissa selvityksissä on suurimmaksi hyötyjäksi nostettu Vantaa.

Pääradan raidekapasiteetti Kerava-Helsinki-välillä ei tule riittämään tulevaisuudessa eikä uusia lisäraiteita voida mitenkään toteuttaa nykyiseen ratakäytävään ilman merkittäviä ja pysyviä haittoja Vantaan kaupunkirakenteelle. Lisäraide edellyttäisi useiden olevien rakennusten purkamista mm. Tikkurilan asemanseudulla. Lentorata mahdollistaa nykyisen ratakapasiteetin puitteissa lähijunaliikenteen merkittävän kehittämisen Helsingistä Järvenpäähän, Riihimäelle ja Lahteen, mikä vastaavasti tukee ja edesauttaa Tikkurilan suuralueen kehittymistä jatkossakin.

Lentoratayhtiön omistajapohjan muutos ja rahoittaminen jatkossa

Neuvottelujen aikana Helsinkiä, Vantaata ja Lahtea lukuun ottamatta yhtiön osakkaina olevat kunnat ilmoittivat olevansa halukkaita luopumaan yhtiön omistajuudesta. Myös Finavia Oyj ilmoitti, että sillä ei ole taloudellisia mahdollisuuksia jatkaa yhtiössä. Neuvottelutulos oli, että Suomi-Rata Oy ostaa yhtiön jättävien osakkaiden osakkeet ja mitätöi ne. Yhtiön jättävät omistajat edustavat päätöksentekohetkellä 25,2 %:a yhtiön koko osakekannasta. Yhtiö käyttää osakkeiden hankintaan kassavaroistaan yhteensä 252 300 euroa. Periaatteena osakkeesta maksettavan kauppahinnan määrittämisessä oli osakkeen osuus yhtiön kassavaroista (pl. avustuksina ja tukina saadut varat, joiden myöntämisehtoihin sisältyy käyttörajoituksia). Yhtiön osakkeista maksama kauppahinta on alle 15 %:ia osakkaan yhtiöön tekemistä sijoituksista (merkintähinta + svop-sijoitukset).

Yhtiöön jäävät osakkaat kävivät erilliset neuvottelut Lentorata Oy:ksi muutettavan yhtiön tulevista omistusosuuksista ja osakassopimuksesta.

Neuvottelutulos omistusosuuksista ja maksuosuuksista on seuraava:

	Omistusosuus/ osuus rahoitussitoumusten kokonaismäärästä (% kahden desimaalin tarkkuudella)	Rahoitussitoumuksen määrä
Lentorata Oy		
Suomen valtio,	70,00	17 500 000,00
Helsingin kaupunki	18,17	4 541 639,91
Vantaan kaupunki	9,08	2 270 830,16
Lahden kaupunki	2,75	687 529,93
Yhteensä	100,00	25 000 000

Neuvottelutulos tarkoittaa sitä, että yhtiön suorittaman poisjäävien kuntien ja Finavian osakkeiden ostamisen jälkeen tulee valtion omistusosuutta kasvattaa 1,78 %:lla. Tämä toteutetaan suunnatulla maksuttomalla osakeannilla, jossa Suomen valtiolle luovutetaan 68 531 osaketta. Yhtiön haltuun jäävät osakkeet mitätöidään.



Neuvotellussa osakassopimuksessa Vantaan kaupunki sitoutuu rahoittamaan yhtiötä enintään 2 270 830,16 eurolla. Tässä rahoitussitoumuksen enimmäismäärässä ei huomioida kaupungin yhtiöön aiemmin tekemiä sijoituksia. Vantaa ei sitoudu muuhun yhtiön rahoittamiseen. Mikäli suunnittelun aikana käy ilmi, että suunnitteluhankkeen kokonaisrahoitustarve ylittää osakkaiden tekemät rahoitussitoumukset ja hankkeeseen mahdollisesti saatavat tuet ja avustukset, osakkaat sitoutuvat neuvottelemaan rahoitusvajeen ratkaisemiseksi.

Osakassopimuksen mukaan osakkaat maksavat rahoitussitoumuksensa yhtiölle suunnittelun edistyessä osissa yhtiön hallituksen määräämässä aikataulussa maksamattomien rahoitussitoumuksiensa mukaisessa suhteessa. Rahoitussitoumuksen erät suoritetaan yhtiölle oman pääoman ehtoisina sijoituksina ensisijaisesti yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon tehtävillä suorilla sijoituksilla ja toissijaisesti muulla tavalla kuten osakeannilla. Yhtiön osakassopimuksen allekirjoittamisen jälkeen laatiman rahoitussuunnitelman mukaiset sijoitukset tuodaan erikseen kaupunginhallituksen päätettäväksi.

Alustavan arvion mukaan yhtiön tarvitsema rahoitus jakautuisi vuositasona seuraavasti:

Toimintavuosi	2024	2025	2026	2027	2028
Kustannusarvio/sitoumus (miljoonaa euroa)	3,950 milj. €	4,710 milj. €	5,405 milj. €	8,435 milj. €	2,50 milj. €

Yhtiön hallinto

Yhtiön hallitukseen kuuluu jatkossa enintään 7 jäsentä. Osakassopimuksen mukaan Suomen valtiolla on oikeus nimetä 4 jäsentä ja muilla osakkailla kullakin yksi jäsen. Suomen valtio nimeää hallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Koska valtion omistusosuus kasvaa yhtiössä yli 2/3, on osakassopimuksessa määräys siitä, että olennaisesti yhtiön toimintaan vaikuttavien muutosten tekeminen edellyttää 3/4 määräenemmistöstä yhtiökokouksessa. Tällaisia asioita ovat:

- Yhtiön siirtyminen rakentamisvaiheeseen tai yhtiön toiminnan muu laajentaminen,
- yhtiön omaisuuden luovuttaminen muuten kuin tavanomaiseen liiketoimintaan liittyen (pl. osakassopimuksessa määritetyt tilanteet)
- yhtiön toiminnan lopettaminen,
- yhtiöjärjestyksen muuttaminen,
- omistusjärjestelyt kuten suunnattu osakeanti, sulautuminen ja jakautuminen

Mahdolliset uudet osakkaat

Yhtiön osakkaaksi voi myöhemmin tulla uusia osakkaita. Yhtiön järjestämästä osakeannista tai osakkeiden luovuttamisesta päätetään yhtiökokouksessa 3/4 määräenemmistöllä. Osakkaaksi tuleminen olisi ehdollinen sille, että osakas tulisi osakassopimuksen osapuoleksi ja allekirjoittaisi liittymissopimuksen, jossa määrätään uuden osakkaan rahoitussitoumuksen euromäärä. Suomen valtion tulee osakassopimuksen mukaan omistaa aina vähintään 51 %:ia yhtiön osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Rakentamisvaiheeseen siirtyminen



Osakassopimuksessa ei sovita mahdollisesta rakentamisvaiheesta, vaan rakentamisvaiheeseen siirtymisestä ja sen edellyttämästä rahoituksesta sovitaan erikseen. Tilanteessa, jossa rakentamisvaiheeseen ei päätetä siirtyä, suunnitteluhankkeen kokonaisrahoitustarve ylittyy eikä ratkaisua rahoitustarpeen kattamiseksi löydetä sekä tilanteessa, jossa rakentamisvaiheeseen päätetään siirtyä, mutta Vantaa päättää olla rahoittamasta ja osallistumasta rakentamisvaiheeseen, on Vantaa oikeutettu ja velvollinen luovuttamaan omistamansa yhtiön osakkeet yhtiölle 1 eurolla.

Yhtiöjärjestys

Osakassopimuksen muuttamisen yhteydessä sovitaan myös yhtiön yhtiöjärjestyksen muuttamisesta vastaamaan yhtiön uutta tarkoitusta ja toimialaa sekä muutetaan yhtiön hallitusta koskevat määräykset vastaamaan uutta osakassopimusta.

Valtiontukiarviointi

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) mukaan, 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. Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 6). Lentorata Oy:n toimialaksi tulee Pasilan ja Keravan välisen Lentoradan suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa eli tarjoa tavaroita tai palveluja markkinoilla. Näin ollen se ei ole SEUT 107(1):ssa tarkoitettu yritys, eivätkä valtiontukisäännöt siten tule sovellettaviksi.

Raideyhteyden suunnitteluvaiheella pyritään kyseisen raideliikenneinfrastruktuurin rakentamisvalmiuteen, ja se on tällä perusteella valtiontukiarvioinnin näkökulmasta katsottavissa osaksi kokonaisrakentamishanketta. Jo suunnitteluvaiheen rahoittamista voidaan siksi arvioida infrastruktuurirahoituksen näkökulmasta. Komissio katsoo, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoria kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211).

Jotta tietyn hankkeen kaikki julkinen rahoitus kuuluisi valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle, on varmistettava, että infrastruktuurien rakentamiseen kohdassa 211 mainituissa tilanteissa myönnettyä rahoitusta ei voida käyttää muiden taloudellisten toimintojen, kuten infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen, ristiin tukemiseen tai välilliseen tukemiseen (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 212). Lentorata Oy:n ainoa tehtävä on kyseisen raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen saakka, eikä myönnettävää rahoitusta käytetä infrastruktuurin toiminnan harjoittamisen tai muiden taloudellisten toimintojen tukemiseen. Komissio katsoo, että mahdollisten käyttäjien saataville tasavertaisin ja syrjimättömin ehdoin asetettavan rautatieinfrastruktuurin rakentaminen täyttää yleensä kohdassa 211 mainitut edellytykset ja sen vuoksi sen rahoitus ei tavallisesti vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 219). Vaikka yhtiön toiminta arvioitaisiinkin luonteeltaan taloudelliseksi, on edellä esitetyn perusteella katsottava, että tuki ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua. Näin ollen kyseessä ei joka tapauksessa ole SEUT 107(1) mukainen valtiontuki.



Toimivalta ja päätöksenteko

Oikeustoimina Suomi-Rata Oy:n muuttaminen Lentorata Oy:ksi edellä kuvatulla tavalla edellyttää Vantaalta uuden osakassopimuksen hyväksymistä, sekä omalta osaltaan osakkeenomistajien päätöksen tekemistä omistusjärjestelystä eli siitä, että yhtiö ostaa yhtiöstä poisjäävien osakkaiden osakkeet ja järjestää valtiolle suunnatun maksuttoman osakeannin. Molemmissa asioissa kaupunginhallituksen konsernijaosto on toimivaltainen hallintosäännön 8 luvun 4 §:n 2 momentin nojalla.

Asia on saatettu sen periaatteellisen merkityksen vuoksi kaupunginhallituksen linjattavaksi periaatepäätöksenä. Periaatepäätösasia on käsiteltävänä kaupunginhallituksessa 11.12.2023.

Konsernijaosto 13.12.2023 § 12

Kaupunginjohtaja vs.:n esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä liitteen mukainen Lentorata Oy:n osakassopimus ja valtuuttaa henkilöstö- ja konsernijohtaja allekirjoittamaan sopimus sekä tekemään siihen teknisiä ja vähämerkityksellisiä muutoksia;
- b) tehdä Vantaan kaupungin osalta liitteenä olevan mukainen Suomi-Rata Oy:n osakkeenomistajien päätös yhtiön omien osakkeiden ostamisesta, ja valtuuttaa konsernilakimies Samuli Vartiainen allekirjoittamaan kirjatun osakkeenomistajien päätöksen sekä liitteenä olevan kauppakirjan mukaisen vahvistuksen siitä, että Vantaan kaupunki hyväksyy Suomi-Rata Oy:n ja yhtiöstä poisjäävien osakkaiden välisen osakekaupan;
- c) tehdä Vantaan kaupungin osalta Suomi-Rata Oy:n osakkeenomistajan päätös, jolla yhtiön yhtiöjärjestys muutetaan liitteenä olevan yhtiöjärjestyksen mukaiseksi, ja valtuuttaa konsernilakimies Samuli Vartiainen allekirjoittamaan kirjatun osakkeenomistajien päätöksen;
- d) tehdä Vantaan kaupungin osalta Suomi-Rata Oy:n osakkeenomistajan päätös, jolla yhtiön hallitus valtuutetaan tekemään maksuton suunnattu osakeanti, jossa yhtiö antaa Suomen valtiolle uusia osakkeita 68 531 kappaletta, ja valtuuttaa konsernilakimies Samuli Vartiainen allekirjoittamaan kirjatun osakkeenomistajien päätöksen.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginjohtaja vs. muutti esitystään seuraavasti:

Esittelytekstin viimeinen lause muutetaan kuulumaan seuraavasti:

”Asiaa koskeva periaatepäätös on jätetty kaupunginhallituksessa 11.12.2023 § 20 pöydälle.”

Päätöskohta *muutetaan* kuulumaan seuraavasti:

Päätetään *ehdollisena sille, että* kaupunginhallitus hyväksyy periaatepäätöksen Suomi-Rata Oy:n muuttamisesta Lentorata Oy:ksi.

- a) hyväksyä liitteen mukainen Lentorata Oy:n osakassopimus ja valtuuttaa henkilöstö- ja konsernijohtaja allekirjoittamaan sopimus sekä tekemään siihen teknisiä ja vähämerkityksellisiä muutoksia;
- b) tehdä Vantaan kaupungin osalta liitteenä olevan mukainen Suomi-Rata Oy:n osakkeenomistajien päätös yhtiön omien osakkeiden ostamisesta, ja valtuuttaa konsernilakimies Samuli Vartiainen allekirjoittamaan kirjatun osakkeenomistajien päätöksen sekä liitteenä olevan kauppakirjan



mukaisen vahvistuksen siitä, että Vantaan kaupunki hyväksyy Suomi-Rata Oy:n ja yhtiöstä poisjäävien osakkaiden välisen osakekaupan;

- c) tehdä Vantaan kaupungin osalta Suomi-Rata Oy:n osakkeenomistajan päätös, jolla yhtiön yhtiöjärjestys muutetaan liitteenä olevan yhtiöjärjestyksen mukaiseksi, ja valtuuttaa konsernilakimies Samuli Vartiainen allekirjoittamaan kirjatun osakkeenomistajien päätöksen;
- d) tehdä Vantaan kaupungin osalta Suomi-Rata Oy:n osakkeenomistajan päätös, jolla yhtiön hallitus valtuutetaan tekemään maksuton suunnattu osakeanti, jossa yhtiö antaa Suomen valtiolle uusia osakkeita 68 531 kappaletta, ja valtuuttaa konsernilakimies Samuli Vartiainen allekirjoittamaan kirjatun osakkeenomistajien päätöksen. "

Päätös:

Hyväksyttiin muutettu esitys.

Liitteet:

- Osakassopimus
- Omistusosuudet ja rahoitussitoumukset
- Yhtiöjärjestys
- Osakkeenomistajien päätös
- Kauppakirja

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitukselle

Lisätiedot:

Konsernilakimies Samuli Vartiainen, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)