



Suomi-Rata Oy:n perustaminen

VD/1877/08.00.00.00/2019

RV/HP/PvN/SV/HY-L

Vantaan kaupunginvaltuusto on 24.2.2019 päättänyt, että Vantaan kaupunki lähtee osakkaaksi Suomi-rata Oy -hankeyhtiöön ja merkitsee yhtiön osakkeita enintään 12 milj. eurolla.

Liikenne- ja viestintäministeriön (jäljempänä LVM) johdolla käydyissä neuvotteluissa on saavutettu neuvotteluratkaisu hankeyhtiön perustamisesta sekä Helsingin ja Tampereen välisen raideyhteyden suunnittelusta rakentamisvalmiuteen asti. Neuvotteluratkaisusta on allekirjoitettu 13.2.2020 neuvottelumuistio. Neuvotteluihin osallistuneet kunnat, neuvotellut omistussuhteet hankeyhtiössä sekä rahoitussitoumusten määrät ilmenevät esityksen liitteenä olevan osakassopimuksen liitteen listauksesta. Liikenne ja viestintäministeriö on julkaissut laajasti hankkeeseen liittyvää materiaalia hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM031:00/2019>.

Perustettavan yhtiön tarkoituksena on Helsingin ja Tampereen väliseen raideyhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen saakka.

Yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Pasilan ja Keravan välinen Lentorata sekä jatkoyhteys Tampereelle. Jatkoyhteys voidaan toteuttaa joko uutena ratalinjauksena Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle tai kehittämällä nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä (3. ja 4. lisäraide sekä radan oikaisu). Jatkoyhteyden osalta yhtiö tuottaa molemmista vaihtoehdoista esiselvityksen, joiden kesto on noin 1,5 vuotta ja kustannukset yhteensä noin 2,5 milj. euroa, ja jotka määräävät Suunnitteluhankkeen tarkemman sisällön. Esiselvityksillä luodaan edellytyksiä suunnitteluhankkeen jatkosuunnittelua varten ja niiden valmistuttua erikseen päätetään, kumpi vaihtoehto suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka.

Suomi-Rata on paitsi kansallinen hanke myös Vantaan kaupungin liikenneyhteyksien kannalta strateginen hanke. Ratayhteyden ensimmäinen osuus, ns. Lentorata, on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle suunniteltu tunnelirata, jonka päätavoitteena on parantaa pääradan kapasiteettia sekä vähentää häiriöherkkyyttä erottelemalla eri nopeudella kulkevat kauko- ja lähijunat omille raiteilleen. Matkustajille tämä näyttäytyisi tiheämpinä lähi- ja kaukoliikenteen vuoroina sekä sujuvampana liikkumisena raiteilla. Suora vaihdoton yhteys nopeuttaisi matkaa lentoasemalle ja helpottaisi pääradan kapasiteettiongelmia lentomatkustajien määrän jatkuvasti kasvaessa. Helsingin ja Tampereen välisen nopean ratayhteyden toteuttaminen edistää kaupunkiseutujen muodostumista yhteneväiseksi työssäkäyntialueeksi parantaen mahdollisuuksia työvoiman ja muiden resurssien liikkuvuudelle. Nopeat raide- ja lentoyhteydet ovat yritysten kansainvälisen saavutettavuuden kannalta keskeisiä. Hanke hyödyttää Vantaan asukkaita ja Vantaan alueen elinkeinotoimintaa tarjoamalla tehokkaampia liikenneyhteyksiä, joten hankkeeseen osallistuminen kuuluisi näin ollen Vantaan kaupungin yleiseen toimialaan.

Hankkeeseen osallistuvien on edistettävä ratayhteyden rakentamisen edellyttämää yleis- ja ratasuunnittelua sekä kaavoitusprosesseja omalta osaltaan. Tavoitteeksi on todettu, että hankkeen suunnitteluvalmius mahdollistaisi EU:n hankerahoituksen hakemisen heti EU:n uuden rahoituskauden alussa 2021. Valtion, muiden hankkeeseen osallistuvien julkisyhteisöjen ja EU-rahoituksen lisäksi suunnitteluvaiheen jälkeen rahoittajiksi haetaan myös institutionaalisia sijoittajia.



Yhtiön rahoitus

Neuvotellussa osakassopimuksessa kaupunki sitoutuu rahoittamaan yhtiötä 11,1 milj. eurolla. Tämän lisäksi kaupunki sitoutuu Kanta-Hämeen kuntien exit-toteutuksesta solmitussa sopimuksessa rahoittamaan osuutensa jäljempänä tarkemmin selvitetyn Kanta-Hämeen kuntien exit-järjestelyn mahdollisesti aiheuttamasta rahoitusvajeesta. Näiden sitoumusten enimmäismäärä alittaa valtuuston periaatelinjauksessaan asettaman enimmäismäärän 12 milj. euroa. Vantaa ei sopimuskokonaisuudessa 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. Yhtiön perustamisvaiheessa Vantaa merkitsee 111 000 kappaletta (7,17 %) yhtiön osakkeita 157 065,00 euron merkintähintaan. Rahoitussitoumuksen myöhemmät erät suoritetaan yhtiölle oman pääoman ehtoisina sijoituksina ensisijaisesti yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon tehtävillä suorilla sijoituksilla ja toissijaisesti muulla tavalla kuten osakeannilla. Jatkossa yksittäiset osakassopimukseen perustuvat SVOP-sijoitukset tai osakemerkinnät tuodaan kaupunginhallituksen erikseen päätettäviksi.

Mahdolliset uudet osakkaat

Yhtiön osakkaaksi voi myöhemmin tulla uusia osakkaita. Yhtiön järjestämästä osakeannista tai osakkeiden luovuttamisesta päätetään yhtiökokouksessa 2/3 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 ja Suomen valtion sekä muiden suomalaisten julkisyhteisöjen ja/tai julkisesti omistettujen yhteisöjen tulee omistaa yhteensä vähintään 2/3 yhtiön osakkeista ja niiden tuottamista äänistä. Osakassopimuksen mukaan Suomen valtion osuuden yhtiön rahoituksesta tulee aina edustaa enintään 51 %:ia ja muiden osakkaiden vähintään 49 %:ia rahoitussitoumusten ja kulloinkin kerättävän rahoituksen kokonaismäärästä.

Yhtiön hallinto

Yhtiön hallitukseen kuuluu enintään 9 jäsentä. Osakassopimuksen mukaan Suomen valtiolla on oikeus nimetä 5 jäsentä ja muilla osakkailla yhteensä 4 jäsentä siten, että neljä osakasta, joilla on valtion jälkeen merkittävin osakeomistus saavat kukin nimetä 1 jäsenen elleivät osakkaat keskenään sovi toisin. Vantaalla on yhtiön perustamissopimuksessa valtion jälkeen yhtiön 4. suurin osakeomistus ja siten yksi hallituspaikka.

Suomen valtio nimeää hallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Yhtiölle ei perustamisvaiheessa valita toimitusjohtajaa, vaan yhtiön hallitus valitsee toimitusjohtajan tarkoituksenmukaisessa vaiheessa. Osakassopimuksen mukaan toimitusjohtajan valintaa ja erottamista



koskevan päätöksen tekeminen edellyttää, että päätöstä kannattaa vähintään seitsemän hallituksen jäsentä.

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 sekä mahdolliset muut yhtiön arvopaperit yhtiölle 1 eurolla.

Sopimus Kanta-Hämeen kuntien exit-toteutuksesta

Sen jälkeen, kun yhtiökokous on ratalinjausvaihtoehtojen esiselvityksen jälkeen päättänyt vaihtoehdosta, joka suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka, on Hämeenlinnan kaupungilla, Janakkalan kunnalla ja Riihimäen kaupungilla (jäljempänä Kanta-Hämeen kunnat) oikeus vetäytyä hankkeesta, jos valittu ratalinjaus ei noudata nykyistä pääradan linjausta.

Vetäytyminen toteutetaan kuntien välisellä sopimuksella siten, että muut osakkaina olevat kunnat sitoutuvat vaadittaessa lunastamaan edellä mainittujen kuntien omistamat yhtiön osakkeet. Kanta-Hämeen kunnat vastaavat kuitenkin omistususuutensa mukaisella osuudella ratalinjauksen esiselvityksen kustannuksista (kustannusarvio 2,5 milj. euroa). Tämän mukaisesti lunastushinta määritetään sopimuksessa siten, että muut osakkaina olevat kunnat maksavat Kanta-Hämeen kunnille sen rahamäärän, joka ylittää Kanta-Hämeen kuntien yhtiöön sijoittaman pääoman osalta ko. kuntien osuuden ratalinjauksen esiselvityksen kustannuksista. Muut kunnat sitoutuvat samalla vastaamaan Kanta-Hämeen kuntien jäljellä olevista rahoitussitoumusvastuista yhtiölle. Lunastettavien osakkeiden lukumäärä ja lunastushinta jaetaan lunastavien kuntien kesken niiden exit-hetken aikaisten omistususuuksien suhteessa.

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 sovelletta 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). Suomi-Rata Oy:n toimialana on Helsingin ja Tampereen väliseen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevaan raideyhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Kaupunginhallitus katsoo ensisijaisesti, että yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa eli tarjoa tavaroita tai palveluja markkinoilla. Näin ollen se ei ole SEUT 107(1):ssa tarkoitettu yritys, eikä 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). Suomi-Rata 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 esitetyin perustein katsottava, että tuki ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua. Näin ollen kyseessä ei joka tapauksessa ole SEUT 107(1) mukainen valtiontuki.

Hallintosäännön 9 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus on toimivaltainen päättämään yksityisoikeudellisen yhteisön perustamisesta, osakkeiden merkitsemisestä sekä koko kaupunkia ja kaupunginjohtajan toimialaa koskevista sopimuksista. Mikäli kaupunginhallitus päättää hyväksyä neuvotellut sopimukset, saatetaan hallituksen jäsenen nimeämistä koskeva asia konsernijaoston päätettäväksi hallintosäännön 9 luvun 4 §:n mukaisesti.

Kaupunginhallitus 23.3.2020 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä liitteen mukainen Suomi Rata Oy:n perustamissopimus ja merkitä 111 000 kappaletta yhtiön osakkeita 157 065,00 euron merkintähintaan,
- b) hyväksyä liitteen mukainen osakassopimus,
- c) hyväksyä liitteen mukainen sopimus Kanta-Hämeen kuntien exit-toteutuksesta, ja
- d) valtuuttaa kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja allekirjoittamaan kohtien a-c mukaiset sopimukset sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisiä ja vähämerkityksellisiä muutoksia.

Käsittely:

Kaupunginjohtaja täydensi esitystään siten, että päätökseen lisätään kohta *d) tällä osakassopimuksella Vantaan kaupunki ei osallistu Suomi-radan rakentamiskustannuksiin*, ja kohtaa e muokataan muutoksen mukaiseksi.

Päätetään

- a) hyväksyä liitteen mukainen Suomi Rata Oy:n perustamissopimus ja merkitä 111 000 kappaletta yhtiön osakkeita 157 065,00 euron merkintähintaan,
- b) hyväksyä liitteen mukainen osakassopimus,
- c) hyväksyä liitteen mukainen sopimus Kanta-Hämeen kuntien exit-toteutuksesta,
- d) *tällä osakassopimuksella Vantaan kaupunki ei osallistu Suomi-radan rakentamiskustannuksiin*, ja



- e) valtuuttaa kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja allekirjoittamaan kohtien a-d mukaiset sopimukset sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisiä ja vähämerkityksellisiä muutoksia.

Kaupunginhallituksen jäsen Jouko Jääskeläinen esitti asian hylkäämistä. Kaupunginhallituksen jäsen Mika Niikko kannatti Jääskeläisen hylkäsesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he jotka kannattavat kaupunginjohtajan täydennettyä esitystä äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Jääskeläisen tekemää hylkäsesitystä äänestävät ei.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Abdi, Hölttä, Kaira, Kaukola, Multala, Orpana, Pajunen, Puoskari, Rokkanen, Tahvanainen Tyystjärvi) ja 2 ei-ääntä (Jääskeläinen ja Niikko). Puheenjohtaja totesi hylkäsesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Päätettiin

- a) hyväksyä liitteen mukainen Suomi Rata Oy:n perustamissopimus ja merkitä 111 000 kappaletta yhtiön osakkeita 157 065,00 euron merkintähintaan,
- b) hyväksyä liitteen mukainen osakassopimus,
- c) hyväksyä liitteen mukainen sopimus Kanta-Hämeen kuntien exit-toteutuksesta,
- d) että tällä osakassopimuksella Vantaan kaupunki ei osallistu Suomi-radan rakentamiskustannuksiin, ja
- e) valtuuttaa kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja allekirjoittamaan kohtien a-d mukaiset sopimukset sekä tekemään niihin tarvittaessa teknisiä ja vähämerkityksellisiä muutoksia.

Lisäksi merkittiin kaupunginhallituksen jäsenten Jouko Jääskeläisen ja Mika Niikon jättämä asian eriävä mielipide:

Aivan uudenaikaisessa valtiota ja kaupunkeja koskettavassa talouspoliittisessa tilanteessa osakassopimusta Suomiradan suunnittelusta ei nyt allekirjoiteta, vaan asiaan palataan eri osapuolten kanssa käytyjen neuvottelujen jälkeen.

Toissijaisesti totean, että sopimuksen ehdot ovat Vantaalle heikot. Osa kunnista, kuten Kanta-Häme, voi vetäytyä ja saada korvauksen, mutta Vantaa, mikäli päättää jäädä pois toteutuksesta, menettää 11 miljoonaa suunnittelurahaa joutuessaan myymään osakkeensa 1 eurolla. On Vantaankin kannalta ongelma, että suurimmilla osakkailla on erittäin merkittävä valta päätettäessä hankkeen eri ratkaisuihin. Ristiriidattomasti ei ole osoitettu, mitä hyötyä Vantaalle ratahankkeesta on – tätä hyötyä on pidettävä keskeisenä kysymyksenä arvioitaessa hankkeen rahoittamisen asianmukaisuutta Vantaan kaupungin rahoilla.

Liitteet:

- Neuvottelumuistio
- Osakassopimusluonnos, sopimusluonnos Kanta-Hämeen kuntien exit-toteutuksesta, lista osakkeiden merkinnöistä ja rahoitussitoumuksista, perustamissopimusluonnos, yhtiöjärjestysluonnos

Täytäntöönpano: kaupunkiympäristön toimiala



Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)