

3.3.2020

Talouspoliittinen ministerivaliokunta 3.3.2020

Eteneminen suurissa raideliikennehankkeissa**Päätösesitys**

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että talouspoliittinen ministerivaliokunta puoltaisi suurten raideliikenneinvestointien edistämiseksi seuraavia linjauksia:

- 1) Suomen valtio, edustajanaan liikenne- ja viestintäministeri, hyväksyisi liitteenä olevat Suomi-rata -hankeyhtiön sekä Turun tunnin juna -hankeyhtiön osakassopimukset (liitteineen) sekä hankeyhtiöiden perustamisen yhdessä vähemmistöosakkaiden kanssa.
- 2) Suomi-rata-hankeyhtiö tuottaisi esiselvitykset kahdesta vaihtoehtoisesta linjausratkaisusta, joita ovat uusi ratalinjaus Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle sekä nykyisen pääradan kehittäminen Riihimäen ja Tampereen välillä (osakassopimuksen ”Sopimuksen tausta” -jakson alakohta C). Suomen valtion kanta valittavaan suunnitteluratkaisuun käsiteltäisiin ja muodostettaisiin talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa esiselvityksen valmistumisen jälkeen.
- 3) Hankeyhtiöiden arvonnäkökohteluun liittyy epävarmuuksia, minkä hallitsemiseksi Suomen valtio voisi tarvittaessa lisäpääomittaa yhtiöitä niiden kannettavaksi jäävään arvonnäköveron määrällä huomioiden kuitenkin, että valittavasta menettelytavasta riippuen pääomitus saattaisi edellyttää eduskunnan hyväksyntää. Arvonnäköveron osuudeksi arvioidaan molempien hankeyhtiöiden osalta yhteensä 54 miljoonaa euroa.
- 4) Hankeyhtiöihin osallistuisivat ne kunnat, joiden toimivaltaiset päätöksentekovelimet tekevät virallisen täytäntöönpanokelpoisen päätöksen hankkeisiin osallistumisesta ja niiden rahoittamisesta osakassopimuksissa kuvatusti. Osakassopimuksiin päivitetäisiin päätöksistä mahdollisesti aiheutuvat muutokset vähemmistöosakkaisiin ja niiden rahoitusosuuksiin. Hankeyhtiöt perustettaisiin kuntien päätöksiä koskevan muutoksenhakuajan päätyttyä, sillä edellytyksellä, että Suomen valtion rahoitusvelvoite edustaisi perustamisvaiheessa enintään viidenkymmenenprosentin (51 %) suuruista osuutta rahoitusvelvoitteiden kokonaismäärästä. Valtion ja kuntien rahoitusvelvoitteet yhdessä kattaisivat arvioidut rakentamisvelvoitteiden edellyttämän suunnittelun kustannukset sekä muut hankeyhtiön toiminnan edellyttämät kustannukset.

- 5) Hankeyhtiön perustamisen edellytyksenä ei olisi se, että molemmat hankeyhtiöt tulisivat perustetuksi, tai se, että ne perustettaisiin samanaikaisesti.
- 6) Osakassopimukseen voitaisiin tehdä liikenne- ja viestintäministeriön toimesta muutoksia, joilla ei olisi olennaisia vaikutuksia osakassopimusten sisältöön ja Suomen valtion asemaan tai taloudellisiin sitoumuksiin osakassopimuksen osapuolena. Muutokset voisivat olla tarpeen esimerkiksi kohdassa 4 mainituista syistä.
- 7) Valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain (1368/2007) 4 §:n mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriölle haettaisiin yhtiöiden perustamisvaltuudet valtioneuvoston yleisistunnossa.
- 8) Hankeyhtiöiden suunnittelu tapahtuisi Väyläviraston valvonassa voimassaolevan sääntelyn edellyttämällä tavalla.
- 9) Valtio-osakkaan kanta yhtiön yhtiökokouksessa päätettäviin asioihin muodostettaisiin pääsääntöisesti yhtiön omistajaohjauksesta vastaavassa ministeriössä. Asiat käsiteltäisiin talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa, valtioneuvoston yleisistunnossa sekä muissa päätöksentekokelemissä, kuten eduskunnassa, siten kun voimassa oleva sääntely edellyttää ja huomoiden mitä edellä kohdassa 2 on todettu. Selkeyden vuoksi todetaan, että yhtiön siirtyminen toiminnassaan rakentamisvaiheeseen tai yhtiön toiminnan muu laajentaminen, joka edellyttää yhtiöjärjestysmuutosta, sekä yhtiön toiminnan lopettaminen, tuodaan valtioneuvoston yleisistunnon ratkaistavaksi talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyn pohjalta niiden laajakantoisuuden ja periaatteellisen tärkeyden vuoksi. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeri voi harkintansa mukaan tuoda muitakin asioita talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsiteltäväksi.
- 10) Liitteenä olevat osakassopimukset (liitteineen) olisivat julkisia talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyn jälkeen.
- 11) Puolletuista linjauksista tiedotettaisiin julkisuuteen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyn jälkeen siltä osin kuin linjaukset eivät sisällä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaan salassa pidettävää tietoa. Tiedottamisesta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö.

1. Tausta

Alueiden ja seutujen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyn ja menestyksen kannalta keskeistä. Suurilla ratahankkeilla on tunnistettu suotuisia vai-

kutuksia talouskasvuun, tulojaon kehitykseen, työssäkäyntialueisiin, kaupunkirakenteisiin sekä ympäristöön. Ilmastomuutos, kaupungistuminen sekä saavutettavuuden haasteet edellyttävät, että Suomen liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisvaltaisesti ja liikkumisessa siirrytään kohti kestäviä kulkumuotoja.

Pääministeri Marinin hallituksen ohjelmassa on todettu, että suoran budjet-tirahoituksen rinnalle nostetaan erillirahoituksen ratkaisuja hankekohtaisesti. Erityisesti rataverkkoa ja raideliikennettä koskeville miljardihankkeille on syytä tehdä laaja-alainen vaikutusten arviointi sekä suunnitella ja rakentaa ne nykyisen verkon kanssa toimiviksi kokonaisuusiksi, jotka tuovat lisää matkustajia raiteille ja mahdollistavat järkevän rahankäytön. Hankkeet tukevat Suomen kehittämistä, työvoiman liikkumista, kestävän liikkumisen tavoitteita toiminnallisesti ja alueellisesti tasapainoisella tavalla sekä tarjoavat kilpailukykyisen vaihtoehdon lentoliikenteelle.

Pääministeri Rinteen hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunta puolsi 10.9.2019 neuvottelujen aloittamista Suomi-rata-hankeyhtiön ja Turun tunnin juna -hankeyhtiön perustamiseksi. Neuvoteltavien hankeyhtiöiden toimialana ja tehtävänä olisi hankkeisiin liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Neuvottelujen reunaehdoiksi asetettiin, että yhtiöihin tulisi omistajiksi myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä. Hankeyhtiöissä voisi olla myös muita osakkaita edellyttäen, että yhtiössä säilyisi julkisomisteinen määränemmistö. Reunaehdoiksi asetettiin myös, että valtio omistaisi hankeyhtiöistä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia. Muut osakkaat sitoutuisivat yhtiön pääomittamiseen noin 49 % osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista. Muilla kustannuksilla tarkoitetaan yhtiön kustannuksia, joita syntyy hankeyhtiön organisaation toiminnasta.

Valtio on varautunut pääomittamaan yhtiöitä määrärahoilla, jotka ovat liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan Osakehankinnat momentilla. Vuoden 2019 neljännessä lisätalousarviossa momentille siirrettiin Pohjolan Rautatiet Oy:n pääoman palautuksia 102 milj. euroa, jonka käyttöaika osakemomentilla vanhenee vuoden 2020 lopussa. Vuoden 2020 talousarviossa momentille siirrettiin 15,7 milj. euroa, jonka käyttöaika vanhenee vuoden 2021 lopussa. Määrärahojen käyttöaika voidaan esittää jatkettavaksi talousarviomenettelyssä. Vaihtoehtoisesti valtio voi pääomittaa yhtiöitä etupainoisesti vuoden 2020 ja 2021 aikana.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla aloitettiin marraskuussa 2019 Suomi-radan ja Turun tunnin junan osakassopimusneuvottelut, jotta hankeyhtiöt voitaisiin perustaa yhteistyössä valtion ja kuntien kanssa. Neuvotteluihin osallistivat liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi kuntia, valtiovarainministeriö, Väylävirasto ja Suomi-radan neuvotteluihin myös Finavia Oyj. Osapuolten neuvottelijoiden kesken saavutettiin 13.2.2020 neuvottelutulos osakassopimusten sisällöstä ja hankeyhtiöiden perustamisesta. Hankeyhtiöiden perustaminen edellyttää vielä eri osapuolten virallisia päätöksiä yhtiöihin osallistumisesta ja pääomittamisesta.

Osakassopimuksen tarkoituksena on sopia tarkemmin esimerkiksi hankeyhtiön perustamisesta, hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden. Neuvottelutulos vahvistettiin neuvottelumuistioilla. Osakassopimusten lopullinen hyväksyminen ja hankeyhtiöiden perustaminen edellyttävät vielä valtion, kuntien ja Finavian päätöksentekoa omissa päätöksentekoeleimissään. Kuntien osalta päätöksenteko tapahtuu helmi-huhtikuussa 2020.

2. Valtiovarainministeriön suositus valtionhallinnon toimintojen uudelleen järjestämisessä noudatettavista periaatteista

Valtiovarainministeriö on 15.10.2018 antanut suosituksen valtionhallinnon toimintojen uudelleen järjestämisessä noudatettavista periaatteista harkittaessa virastomuotoisen toiminnan yhtiöittämistä. Suosituksen mukaan yhtiöittämisen yhteydessä pitäisi arvioida muun ohella, siirtyykö yhtiöön sellaista toimintaa, jota valtio ei voi tosiasiallisesti päästää konkurssiin, jos se ei osoitautu liiketaloudellisesti kannattavaksi. Erityistehtäväyhtiöiden osalta yhtiöittämisharkinnassa tulee voida osoittaa, että erityistehtävän hoitaminen voidaan lähtökohtaisesti rakentaa kestävästi vähintäänkin itsekannattavaksi (Valtiovarainministeriön suositus VM/1064/00.00.01/2018, s. 7-8). Kyseessä oleva suositus ei ole sellaisenaan sovellettavissa hankeyhtiöihin jäljempänä tarkemmin kuvatuista syistä.

Erityisesti suuret, miljardiluokan ratainvestoinnit jäävät toteuttamatta, mikäli hankkeiden rahoituspohjaa ei laajenneta valtion budjettirahoitukseen perustuvasta mallista. Ratainvestointien edistämiseksi perustettavat hankeyhtiöt mahdollistaisivat aiempaa useampien hankkeiden toteuttamisen. Tähän johdopäätökseen tulivat niin parlamentaarinen liikenteen rahoitusta arvioinut työryhmä (loppuraportti 28.2.2018) kuin valtiovarainministeriönkin infra-hankkeiden toteuttamista yhtiömallilla selvittänyt työryhmä (loppuraportti, 20.12.2018), jossa painotettiin tarvetta löytää hankkeille muu loppurahoitus kuin valtion ja kuntien osuus.

Edelleen eduskunnan valtiovarainvaliokunta pitää hankeyhtiömallia mahdollisena toteutusvaihtoehtona, sillä suunnitteilla olevat ratahankkeet ovat niin mittavia, ettei niiden toteuttaminen ole helppoa pelkän budjettikehyksen puitteissa, eikä niitä voida toteuttaa myöskään pelkästään käyttäjämaksuin ja lipputuloin (Valiokunnan mietintö VaVM 39/2018 vp – HE 323/2018 vp, HE 324/2018 vp s. 2). Mitä enemmän suurten infrahankkeiden kustannuksista voidaan kattaa muiden kuin valtion toimesta, sitä pienempi on valtiolle hankkeesta koituva rasitus ja sitä enemmän, nopeammin ja suurempia hankkeita voidaan valtion osarahoituksella toteuttaa.

Nyt kyseessä olevien ratahankkeiden ja hankeyhtiöiden suunnitteluvaihe rahoitettaisiin omistajien yhtiölle antamin pääomituksin. Kustannusten kattamiseen voidaan mahdollisesti saada myös EU-tukea. Mahdollisessa rakentamisvaiheessa yhtiö rahoittaisi toimintaansa omistajien yhtiölle antamin pääomituksin sekä velkarahalla. Operointivaiheessa kustannukset katettaisiin operaattoreilta ja matkustajilta perittävillä käyttäjämaksuilla sekä omistajilta perittävillä määräaikaisilla vastikkeilla. Lisäksi yhtiö voisi saada vuokratuloja hyödyntämällä kiinteistöomaisuutta, jota omistajat osoittaisivat sille

apporttisijoituksena. Hankeyhtiön kannattavuus olisi siten riippuvainen edellä mainittujen eri tulovirtalähteiden määrästä ja potentiaalista.

Nyt päätettävässä vaiheessa hankeyhtiöt toteuttavat vain suunnittelua, jolloin tulovirtaa omistajien pääomituksen ja mahdollisen EU-rahoituksen lisäksi ei ole tunnistettavissa. Pidemmällä aikavälillä, mikäli toiminnassa siirryttäisiin rakentamis- ja operointivaiheeseen, voisi kannattavuus toteutua. Miljardiluokan hankkeissa on kuitenkin perusteltua edetä ja tehdä päätöksiä vaiheistetusti tietojen karttuessa ja tarkentuessa.

Hankeyhtiöt olisivat erityistehtävayhtiöitä. Liitteenä olevan yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiön toiminnan erityisenä tarkoituksena olisi kehittää ja tuottaa yhteiskunnan, viranomaisten ja osakkaidensa tarpeisiin raideliikenneinfrastruktuurin suunnitelmia ja tähän liittyvien hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten arvioita. Yhtiön toiminnan pääasiallinen tarkoitus ei olisi tuottaa voittoa osakkeenomistajilleen.

VM:n edellä mainittu suositus koskee ensi sijassa tilanteita, joissa arvioidaan virastomuotoisen toiminnan yhtiöittämistä. Hankeyhtiöiden perustamisessa tässä muistiossa kuvatulla tavalla ei kuitenkaan ole kyse virastomuotoisen toiminnan yhtiöittämisestä. Nyt käsillä olevassa tilanteessa olennaista on, että hankeyhtiöiden ja Väyläviraston olisi tarkoitus toimia yhteistyössä jäljempänä muistiossa kuvatulla tavalla. Lähtökohtaisesti järjestely vastaisi toimintamallia, jossa Väylävirasto ulkoistaa voimassaolevan sääntelyn sallimalla tavalla rataverkkoon liittyvää suunnittelua jo tälläkin hetkellä. VM:n ohje ei näin ollen ole suoraan sovellettavissa hankeyhtiöjärjestelyyn. Suunnitteluhankkeen rahoittamisen ja organisoimisen hankeyhtiöiden avulla ei myöskään voida katsoa olevan ristiriidassa kyseisen suosituksen kanssa. Arvioinnissa tulee lisäksi huomioida, ettei suosituksella ole oikeudellista velvoittavuutta.

3. Perustettavat hankeyhtiöt

3.1 Suomi-Rata

Helsingin ja Tampereen välinen raideyhteys on Suomessa merkittävä rautatieliikenteen yhteysväli. Helsingistä pohjoiseen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan jatkuva päärata on osa rajat ylittävää eurooppalaista ydinverkkokäytävää. Helsingin ja Tampereen välisen raideyhteyden merkitys Suomen rataverkolle onkin alueellista ulottuvuuttaan huomattavasti laajempi ja sen vaikutus Tampereelta länteen, pohjoiseen ja itään jatkuvien yhteyksien kehitysnäkymiin on kiistaton. Nopeampi yhteys edistäisi aluekehitystä sekä kestävästi liikkuemisen tavoitteita laajasti ja se tiivistäisi suurten kaupunkiseutujen välisiä työssäkäyntialueita. Nopealla yhteydellä on mahdollista myös sitoa Helsinki-Vantaan lentoasema yhä tiiviimmin osaksi rautatieverkostoa ja nopeuttaa matka-aikoja lentoasemalta niin pohjoisen suuntaan kuin oikoradallekin. Selvää on, että nykyinen rataverkko on sujuvalle liikennöinnille välttämätön ja suuret raidehankkeet tulee suunnitella nykyisen verkon kanssa toimiviksi kokonaisuuksiksi. Pääradan ja sen laajennusten kehittämisen osalta huomioidaan jatkossakin koko yhteysväli.

Yhtiön tarkoituksena olisi edistää Helsingin ja Tampereen välisen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Rakentamissuunnittelun katsotaan kuuluvan rakentamisvaiheeseen ja siten Yhtiön toimialan ulkopuolelle.

Yhteyden suunnittelu koostuisi 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 oikaisut). Jatkoyhteyden osalta Yhtiö tuottaisi molempia vaihtoehtoja tutkivan esiselvityksen, jonka laatiminen kestäisi noin 1,5 vuotta ja kustannukset olisivat yhteensä noin 2,5 milj. euroa. Esiselvityksellä luotaisiin edellytyksiä jatkosuunnittelua varten. Esiselvityksen valmistuttua päätettäisiin erikseen, kumpi vaihtoehto suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka.

Suomi-radon arvioidut suunnittelukustannukset ovat 150 miljoonaa euroa, josta Lentoradan osuus on noin 45 miljoonaa euroa. Hankeyhtiölle kertyy lisäksi hallinnollisia kustannuksia suunnittelun aikana. Hankkeen suunnittelun on arvioitu kestävän 8-10 vuotta, mutta arvioon liittyy mahdollisista valituksista aiheutuvia epävarmuuksia. Hankeyhtiömallilla on jossain määrin mahdollista tiivistää suunnitteluprosessia, mutta suunnittelu perustuu kuitenkin lakisääteisesti määriteltyyn prosessiin.

Rakentamiskustannukset ovat koko hankekokonaisuudelle tämän hetkisen arvion mukaan 4,60 ja 5,75 miljardin euron välillä riippuen myöhemmin valittavasta ratalinjauksesta. Lentoradan osuus kustannuksista on tämän hetkisen arvion mukaan noin 2,65 miljardia euroa. Alustavien arvioiden perusteella uuden ratalinjakuksen mahdollistaman nopean yhteyden myötä voidaan saavuttaa alle tunnin matka-aika Helsingin ja Tampereen välille, kun taas nykyiseen päärataan tukeutuvalla vaihtoehdolla voidaan päästä noin 80 minuutin matka-aikaan.

3.2 Turun tunnin juna

Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiseksi on tunnustettu laaja-alaiset tarpeet. Helsingin ja Turun välisen nopean raideyhteyden voidaan katsoa koostuvan neljästä eri osakokonaisuudesta: Espoo-rata, Espoo-Salo -oikorata, Salo-Turku-rataväli sekä Turun ratapihan kehittämisen eräät osa-alueet.

Yhtiön tarkoituksena olisi edistää Espoo-Salo -oikoradan sekä Salo-Turku -ratavälin suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Rakentamissuunnittelun katsotaan kuuluvan rakentamisvaiheeseen ja siten yhtiön toimialan ulkopuolelle.

Espoo-Salo-oikorata lyhentäisi Helsingin ja Turun välistä rataa. Se mahdollistaisi nopean kaukoliikenteen Helsingin ja Turun välillä sekä lähiliikenteen kehittämisen Kirkkonummen ja Lohjan sekä Vihdin suuntaan. Salo-Turku kaksoisraide mahdollistaisi enemmän junia ja junien kohtaamisen välillä Salo-Turku sekä myös lähiliikenteen Turku-Salo välille. Nopea junayhteys

lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen. Edellä mainittu Suunnitteluhankkeen kohteena oleva ratayhteys on osa rajat ylittävää TEN-T -ydinverkkokäytävää.

Turun tunnin junan arvioidut suunnittelukustannukset ovat 75 miljoonaa euroa, minkä lisäksi Yhtiölle kertyy hallinnollisia kustannuksia suunnittelun aikana. Espoo-Salo -oikoradan suunnittelukustannukset ovat noin 60 miljoonaa euroa ja Salo-Turku -kaksoisraiteen noin 15 miljoonaa euroa. Hankeyhtiöiden pääomituksen sitouduttaisiin yhteensä 77,35 miljoonan euron edestä (josta Suomen valtion osuus olisi enintään 51 prosenttia, eli 39 448 500,00 euroa). Ilman valitusaikoja suunnittelun on arvioitu kestävän Salo-Turku -kaksoisraiteen osalta vuoteen 2024 asti ja Espoo-Salo -oikoradan osalta vuoteen 2025 asti.

Rakentamiskustannukset ovat koko hankekokonaisuudelle arviolta nykyhinnoin noin 2,76 miljardia euroa, josta Espoo-Salo -oikoradan osuus on noin 2,3 miljardia euroa. Matka-aika Helsingin ja Turun välillä olisi nopeimmillaan noin 73 minuuttia Express-junilla ja 86 minuuttia IC-junilla. Matka-aika Helsingin ja Lohjan/Vihdin välillä olisi IC-junalla noin 35 minuuttia ja lähiliikenteen junilla noin 41 minuuttia.

Rakennushanke kokonaisuudessaan voisi valmistua ja liikennöinti alkaa nykyisen arvion mukaan vuoden 2031 lopussa.

4. Osakassopimuksen sisältö

Osakassopimus on osakeyhtiön omistajien, osakkaiden välinen sopimus näiden keskinäisistä oikeuksista, velvollisuuksista, vastuista sekä siitä miten osakeyhtiön toimintaa ohjataan ja mitä sillä tavoitellaan. Myös itse yhtiö on osakassopimuksen osapuoli, koska osakassopimuksessa asetetaan velvollisuuksia ja oikeuksia myös yhtiölle.

Seuraavassa käydään osakassopimuksen eräitä keskeisiä kohtia läpi niiden sisältöä selostaen. Asioiden käsittely ei ole tyhjentävää, vaan tarkat muotoilut ja sisältö käyvät ilmi liitteenä olevasta osakassopimusluonnoksesta. Jäljempänä kohdissa 4 sekä 5 käsitellään erikseen osakassopimuksen kohtia liittyen päätöksentekoon hankeyhtiössä sekä hankeyhtiön ja Väyläviraston välistä yhteistyötä.

”Sopimuksen tausta” sekä ”Sopimuksen tarkoitus”- kohdissa on kuvattu kunkin hankeyhtiön toiminnan pääasiallinen sisältö sekä tavoitteet. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan 10.9.2019 puoltamalla tavalla hankeyhtiöiden perustamisen tarkoituksena on suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti (selvyyden vuoksi on todettu, että rakentamissuunnittelun katsotaan kuuluvan rakentamisvaiheeseen ja siten yhtiön toimialan ulkopuolelle). Edellä mainitusta kokonaisuudesta puhutaan osakassopimuksissa nimellä ”Suunnitteluhanke”.

Sopimuksen taustan E-kohdassa kaikki osakkaat sitoutuvat myötävaikuttamaan ja osallistumaan rakentamisvaiheen rakentamiskustannusten kattamistapojen ja investointiedellytysten selvittämiseen. Osakassopimuksessa on useassa kohdassa todettu, että tämä sopimus ei miltään osin velvoita osallistumaan rakentamisvaiheen rahoittamiseen, mutta edellä lausutulla kirjauksella osakkaiden tulee myötävaikuttaa sellaisen selvityksen tai selvitysten tekemiseen, jossa rakentamiskustannusten mahdollisia kattamistapoja selvitetään. Selvityksen kohteena olisi erityisesti kiinteistöjen hyödyntämisestä saatavat tuotot ja niiden ohjaaminen rakentamisvaiheen rahoittamiseen.

Sopimuksen tarkoituksen F-kohdassa on korostettu velvollisuutta noudattaa yhteiskuntavastuuta hankeyhtiöiden toiminnassa sekä velvollisuutta vaatia tätä myös hankeyhtiön yhteistyökumppaneilta. Edelleen E-kohdassa on korostettu valtioneuvoston omistajapoliittisen periaatepäätöksen noudattamista. Osakassopimuksen kohdan 12.3.3. mukaan, mikäli sopimuksen ehto on ristiriidassa omistajapoliittisten periaatepäätösten määräyksen kanssa ja siitä aiheutuu tosiasiallista haittaa osakkaille, niin osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan asiasta. Neuvotteluiden tavoitteena on ratkaista asia niin, että sopimuksen ehtoja pystytään noudattamaan. Lähtökohta on siten periaatepäätöksen noudattaminen, mutta ristiriitatilanteissa osapuolten tulee neuvotella periaatepäätöksen ja osakassopimuksen yhteensovittamisesta.

Osakassopimuksen kohdassa **2.1. ”Yhtiön omistusrakenne”** on todettu pääministeri Marinin hallitusohjelmaan sekä talouspoliittisen ministerivaliokunnan 10.9.2019 puoltamiin linjauksiin perustuvat reunaehdot hankeyhtiölle: Suomen valtion tulee omistaa vähintään viisikymmentäprosenttia (51 %) yhtiön osakkeista ja niiden tuottamista äänistä. Lisäksi Suomen valtion ja muiden suomalaisten julkisyhteisöjen ja/tai julkisesti omistettujen yhteisöjen tulee omistaa yhteensä vähintään kaksi kolmasosaa (2/3) yhtiön osakkeista ja niiden tuottamista äänistä. Julkisesti omistetuilla yhteisöillä tarkoitetaan valtion tai kuntien täysin omistamia yhteisöjä, ei julkisen kaupankäynnin kohteena olevia yhteisöjä.

Kohdassa 2.1.3. on todettu, että edellä mainittujen vaatimusten tulee täytyä hankeyhtiön toiminnassa riippumatta siitä, miten hankeyhtiön toimintaa ja omistusta muuten järjestellään, tai siitä, mitä osakassopimuksessa on muualla todettu. Vaatimusten täyttymisen edellytyksenä ei olisi myöskään valtion velvollisuus lisäpääomittaa yhtiötä sen lisäksi mihin osakassopimuksella oltaisiin sitoutumassa (eli 51% arvioituista suunnittelun kokonaiskustannuksista). Pääomitusta olisi mahdollista osoittaa hankeyhtiölle tarpeen vaatiessa valtion toimesta etupainoisesti, mikäli valtio tällaista toimintatapaa nimenomaan erikseen vaatisi.

Kohdassa 2.2. ”Rahoitussuunnitelma” on todettu hankkeen alustava kustannusarvio. Kustannusarvion mukainen summa on se, jonka kattamiseen osapuolten on edellytetty yhdessä sitoutuvan (huomioiden se mitä jäljempänä on todettu arvonlisäverokohtelun selvittämisestä). Rahoituksella kateetaan kustannukset, jotka aiheutuvat suunnitteluhankkeesta sekä muusta yhtiön organisaation toiminnasta. Hankeyhtiön toiminnan rahoittamisessa ja osakassopimuksessa ei kuitenkaan ole eritelty ja rajattu mikä osa rahoituk-

sesta olisi käytettävissä organisaatiokustannuksiin ja mikä on muuhun suunnitteluun. Näiden tarkka määrittäminen käsitteellisesti olisi haastavaa ja tarkka jakautuminen olisi riippuvainen myös hankeyhtiön toiminnan organisoimisen tavoista, mikä ratkaistaisiin myöhemmin. Toteutuvien kustannusten erittelyllä ja seurannalla olisi kuitenkin mahdollista seurata kustannusten ja kautumista riittävällä tarkkuudella. Edelleen kohdassa on alustavasti arvioitu kustannusten ja sen myötä pääomituksen jaksottumista hankeyhtiön toiminnan aikana.

Rahamäärät perustuvat alustaviin kustannusarvioihin ja toteutuneet kustannukset voivat olla esitettyjä arvioita suurempia tai pienempiä. Osakassopimuksen liitteessä (1.2.) on kuitenkin määritelty euromääräisesti kunkin osakkaan rahoitussitoumuksen enimmäismäärä. Ilman erillisiä myöhempiä päätöksiä osakkailla ei olisi velvollisuutta rahoittaa hankeyhtiön toimintaa kyseistä määrää enempää.

Suomen valtion rahoitussitoumuksen sekä siltä kulloinkin kerättävä osuuden yhtiön rahoituksesta tulee aina edustaa enintään viidenkymmenen prosentin (51 %) suuruisia osuutta rahoitussitoumusten ja kulloinkin kerättävän rahoituksen kokonaismäärästä. Muiden osakkaiden kuin Suomen valtion osalta vastaavan osuuden on oltava aina yhteensä vähintään neljäkymmentäyhdeksän prosenttia (49 %). Edellä todetusta voidaan kuitenkin poiketa, mikäli Suomen valtio nimenomaisesti vaatii sen rahoitussitoumuksen kutsumista yhtiöön etupainotteisesti.

Hankeyhtiön pääomittaminen tapahtuisi porrastetusti. Yhtiön perustamisen yhteydessä yhtiötä päämitetään siten, että hankeyhtiö voi käynnistää toimintansa. Tämän jälkeen yhtiön hallitus lähettää rahoituskutsun osakkaille vähintään neljäkymmentäviisi (45) pankkipäivää ennen rahoitussitoumuksen kunkin erän maksupäivää. Porrastus ja kulloinkin kerättävä rahamäärä perustuvat hallituksen näkemykseen siitä, mikä on kulloinkin tarpeen suunnitteluhankkeen rahoituksen järjestämiseksi.

Hallituksen tulee myös laatia ja toimittaa kullekin osakkaalle rahoitussuunnitelma ja päivittää se vuosittain kunkin kalenterivuoden elokuun loppuun mennessä. Tämän avulla osakkaat voivat varautua yhtiön rahoittamiseen sekä seurata yhtiön toiminnan edistymistä ja kustannuskehitystä.

Valtion pääomittaa yhtiöitä määrärahoilla, jotka ovat liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan Osakehankinnat momentilla. Vuoden 2019 neljännessä lisätalousarviossa momentille siirrettiin Pohjolan Rautatiet Oy:n pääoman palautuksia 102 milj. euroa, jonka käyttöaika osakemomentilla vanhenee vuoden 2020 lopussa. Vuoden 2020 talousarviossa momentille siirrettiin 15,7 milj. euroa, jonka käyttöaika vanhenee vuoden 2021 lopussa. Määrärahojen käyttöaika voidaan esittää jatkettavaksi talousarviomenettelyssä. Vaihtoehtoisesti valtio voi pääomittaa yhtiöitä etupainoisesti vuoden 2020 ja 2021 aikana.

Arvonlisävero ja hankeyhtiön verokohtelu (kohta 2.3.4.): Hankeyhtiöiden suunnittelukustannukset on arvioitu arvonlisäverottomina. Osakassopi-

musten mukaan osapuolet kuitenkin tiedostavat, että hankeyhtiöiden toiminnan arvonlisäverokohteluun sisältyy epävarmuuksia niiden perustamishetkellä.

Perustettava yhtiö tulee hankkimaan palveluita ja mahdollisesti myös tavaroita alihankkijoilta, jotka veloittavat myymänsä palvelut ja tavarat arvonlisäverollisina. Yhtiö tulee siis saamaan arvonlisäverollisia laskuja alihankkijoiltaan. *Jos yhtiö harjoittaa arvonlisäverollista liiketoimintaa*, saa se vähentää omien kulujensa sisältämän arvonlisäveron siltä osin, kun nämä kulut kohdistuvat yhtiön arvonlisäverolliseen liiketoimintaan.

Jos yhtiö sen sijaan *ei harjoita arvonlisäverollista liiketoimintaa*, ei sillä ole oikeutta vähentää saamiensa laskujen sisältämää arvonlisäveroa. Tällöin alihankkijoiden laskujen sisältämä arvonlisävero jää yhtiön kustannukseksi. Koska rahoitussitoumuksista maksetaan arvonlisäveron sisältäviä laskuja, ei hankeyhtiöille nyt osoitettava rahoitus välttämättä riitä kattamaan kaikkia todellisia suunnittelun kustannuksia. Tosiasiallisen kustannustenjaon näkökulmasta on huomattava, että arvonlisävero palautuu valtiolle (jolloin vähemmistöosakkaiden kustannusvastuuosuus olisi todellisuudessa enemmän kuin 49 prosenttia).

Osakassopimukseen on kirjattu osapuolten tavoitteena olevan, että hankeyhtiön toiminnan arvonlisäverokohtelun epävarmuudesta johtuvat vaikutukset rahoituskustannuksiin ratkaistaan siten, että tosiasiallinen kustannusvastuu hankeyhtiön rahoituksesta Suomen valtion ja kuntaosakkaiden välillä toteutuu mahdollisimman pitkälle niin, kuin sopimuksessa on sovittu osakkaiden välisten rahoituskustannusten jakautumisesta ja osakkaiden rahoitussitoumuksien keskinäisistä suhteista (Suomen valtio 51 % ja muut 49 %:a).

Ratkaisua pyritään hakemaan hankeyhtiön toiminnan arvonlisäverokohtelua selvittämällä ja arvioimalla hankeyhtiön pääomitus-, rahoitus- ja toimintamalleja siten, että arvonlisäverokustannus ei jäisi hankeyhtiön kannettavaksi arvonlisäverollisten hankintojen loppukäyttäjänä.

Lisäksi ratkaisukeinona arvioidaan mahdollisen tukirahoituksen (EU-rahoitus) allokointia osakkaiden rahoitussitoumuksien tasapainoa muuttavana, siten, että arvonlisäverovaikutuksesta tehdään kokonaisuutena osapuolten välillä kustannusneutraali. Tarkoituksena on arvioida myös muita vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi Suomen valtion lisäpääomitusta hankeyhtiölle, joka ei aiheuttaisi valtiolle lisäkustannuksia. Käytännössä valtio maksaisi tällöin myös kuntien osuuden arvonlisäverosta, mutta lisäkustannuksia ei aiheutuisi, koska arvonlisävero maksetaan valtiolle ja yhtiöiden maksama arvonlisävero koituisi yksin valtion hyödyksi. Osapuolet tiedostavat, että tämän kaltainen lisäpääomitus olisi todennäköisesti eduskunnan tulevasta päätöksenteosta riippuvainen.

Mikäli arvonlisäverokohtelun johdosta hankeyhtiöitä lisäpääomitetaan edellä mainitulla tavalla, valtio tavallaan hyvittäisi kunnille arvonlisäveron osuuden, jonka ne muuten joutuisivat kantamaan osana hankeyhtiön pääomitusta (maksamaan hankeyhtiön kustannuksia myös arvonlisäveron osuudella tiedostaen, että arvonlisävero palautuu valtiolle).

Mikäli arvonlisäveroa maksettaisiin 24 prosentin verokannan mukaan koko hankeyhtiöiden rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista, maksettaisiin arvonlisäveroa yhteensä 54 miljoonaa euroa (24% arvonlisäveroa Suomi-radan 150 milj. eurosta sekä Turun tunnin junan 75 milj. eurosta). Mikäli vain kunnat maksaisivat arvonlisäveron osuuden, olisi tosiasiallinen kustannustenjako valtion ja kuntien välillä Suomi-radan osalta valtio 46 % ja kunnat 54 % sekä Turun tunnin junan osalta valtio 45,76 % sekä kunnat 54,22 %.

Kohta 2.5 Tuet ja muut avustukset: Rahoituksensa turvaamiseksi hankeyhtiö hakee ja pyrkii saamaan täysimääräisesti Euroopan Unionin Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -rahoitusta ja mahdollisia muita saatavilla olevia taloudellisia tukia ja avustuksia.

Yhtiölle mahdollisesti maksettavan tukirahoituksen vaikutuksesta rahoitussitoumuksiin päättää yhtiökokous sen jälkeen, kun mahdollinen tukirahoitus on myönnetty. Yhtiökokouksen tulee perustaa päätöksentekonsa sen arviointiin suunnitteluhankkeen kokonaisrahoitustarpeesta päätöksentekoaikana kohtana. Lisäksi yhtiökokous voi lykätä päätöksentekoa myöhemmäksi.

Mikäli hankkeen kokonaisrahoitustarve arvioidaan *alkuperäistä arviota suuremmaksi*, niin tukirahoitus vähentää osakkaiden jäljellä olevien rahoitussitoumusten määrää euro eurosta niiden keskinäisessä suhteessa vain, mikäli sitä kannattavat yhtiökokouksessa osakkaat, joiden hallussa on vähintään kaksi kolmasosaa (2/3) yhtiön osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Mikäli hankkeen kokonaisrahoitustarve arvioidaan *enintään alkuperäisen arvioon mukaiseksi*, niin tukirahoitus vähentää osakkaiden jäljellä olevien rahoitussitoumusten määrää euro eurosta niiden keskinäisessä suhteessa.

Eli päätöksenteko EU-tukirahoituksen vaikutuksesta osakkaiden jäljellä oleviin rahoitussitoumuksiin (niitä alentavasti) tai pääoman palauttaminen tukirahoituksen johdosta, olisi riippuvainen siitä onko hankeyhtiön arvioidut suunnittelukustannukset kasvaneet alun perin arvioidusta. Mikäli kustannukset olisivat kasvaneet, olisi tukirahoitus ensi sijassa tarkoitus käyttää kasvanneiden kustannusten kattamiseen, ellei yhtiökokouksen määränemmistö (2/3 osakkaista) näin päättäisi. Mikäli rahoitusvajetta ei olisi, tukirahoitus vähentää osakkaiden jäljellä olevien rahoitussitoumusten määrää euro eurosta niiden keskinäisessä suhteessa.

Kohta 2.6 Yhtiön mahdollisesti tarvitsema lisärahoitus: Mikäli yhtiön hallitus havaitsee, että hankkeen kokonaisrahoitustarve on alkuperäistä arviota suurempi, tai muuten toteaa yhtiöllä olevan kattamatonta rahoitusvajetta, niin sen tulee kutsua osakkaat koolle neuvottelemaan asiasta. Neuvottelut käydään siitä, miten yhtiö saa katettua rahoitusvajeen tukirahoituksella, uuden osakkaan rahoitussitoumuksella ja/tai muulla oman pääoman ehtoosella rahoituksella. Mikäli osakkaat eivät ole kuuden kuukauden kuluessa, tai rahoitusvajeen ratkaisemisen edellyttämässä lyhyemmässä ajassa, löytäneet tilanteeseen ratkaisua, päätetään yhtiön toiminta osakassopimuksen kohdassa 3.2. kuvattua menettelyä soveltuvin osin noudattaen.

Koska suunnittelukustannukset ovat arvioita, on mahdollista, että yhtiön hallitus havaitsee, että yhtiön osakassopimuksen mukainen rahoitus ei riitä suunnittelun saattamiseen loppuun saakka. Tämän varalle osakassopimukseen on kirjattu osapuolten velvollisuutena olevan keskustella syntyneestä tilanteesta ja sen ratkaisemisesta. Esimerkkeinä ratkaisukeinoista on mainittu se, että yhtiö olisi saamassa tukirahoitusta (EU-tukea), yhtiöön liittyy uusi osakas, jonka tuoma lisäpääoma käytettäisiin rahoitusvajeen kattamiseen, tai sitten osapuolet voivat sopia hankeyhtiön lisäpääomituksista. Myös muusta etenemistavasta voitaisiin päättää, esimerkiksi toteuttaa suunnittelua mahdollisimman pitkälle yhtiölle jo tulevalla rahoituksella.

Kun suunnittelusta on toteutettu arviolta noin 80 prosenttia, on todennäköisesti kertynyt riittävä tietopohja sille, että osapuolet voisivat keskustella mahdollisesta rakentamisen rahoittamisesta. Mikäli tällöin päädyttäisiin sitoutumaan rakentamisen rahoittamiseen, niin samalla voitaisiin sopia loppusuunnittelun rahoittamisesta. Vaihtoehtoisesti suunnittelu voidaan keskeyttää, mikäli syystä tai toisesta katsotaan perustelluksi olla siirtymättä rakentamisvaiheeseen.

Hallituksen pitäisi siirtää asia osakkaiden ratkaistavaksi rahoitusvajeen ratkaisemisen edellyttämässä aikataulussa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että hallitus voi odottaa esimerkiksi tietojen ja arvioiden tarkentumista, mikäli asian ratkaiseminen ei ole sen havaitsemishetkellä akuuttia ratkaisutarvetta.

Mikäli ratkaisuun ei päästä, siirtyy hankeyhtiö valtion omistukseen siten, että kunkin muun osakkaan kuin Suomen valtion tulee luovuttaa omistamansa osakkeet yhtiölle tai sen osoittamalle taholle yhden euron vastiketta vastaan. Toiminnan lopettamisvaiheessa yhtiössä tulee olla sen verran pääomaa, että toiminnan lopettamisesta aiheutuvat kustannukset tulevat katetuksi ja valtio voi päättää yhtiön toiminnan hallitusti.

Kohta 2.7 Lainanotto: Yhtiö ei saisi ottaa pitkäaikaista (maturiteetiltaan yli yhden vuoden mittaista), vierasta pääomaa. Tämä ei kuitenkaan rajoita esimerkiksi yhtiön päivittäisessä liiketoiminnassa käytettävän luotollisen tilin tai siinä käytettävien luottokorttien käyttöön ottamista. Yhtiön ottama vieras pääoma kustannuksineen ei saa ylittää maksamattomien rahoitussitoumusten määrää lisättynä yhtiön käytössä ”varmasti” olevalla tukirahoituksen määrällä. Yhtiöllä tulisi näin ollen olla vieraan pääoman määrää vastaava rahoitus varmuudella myöhemmin käytettävissään.

Kohta 3.2. Yhtiön toiminnan päättäminen suunnitteluhankkeen päättyessä: Mikäli osakkaiden *määräenemmistö* ei ole viimeistään yhden vuoden kuluessa suunnitteluhankkeeseen sisältyvän viimeisen *suunnitelman lainvoimaiseksi tulemisesta* päättänyt hyväksyä (i) yhtiön jatkavan rakentamisvaiheeseen tai (ii) osakkeiden tai liiketoiminnan tai hanketta koskevien suunnitelmien myymistä, niin kunkin muun osakkaan kuin Suomen valtion tulee luovuttaa omistamansa osakkeet yhtiölle tai sen osoittamalle taholle yhden euron vastiketta vastaan. Tämä tarkoittaisi, että valtio omistaisi hankeyhtiön sataprosenttisesti. Mikäli yhtiön taloudellinen tilanne ei salli edellä mainitun pituisella neuvotteluajalla, niin neuvottelu-aika on tätä lyhyempi taloustilanteen sallima neuvottelu-aika (siten että valtiolla on edellytykset purkaa tarvittaessa yhtiö hallitusti).

Kohta 4. Uudet osakkaat: Yhtiön osakkeenomistajaksi voi myöhemmin tulla yksi tai useampi uusi osakas vain, mikäli sen hyväksymistä kannattaa yhtiökokouksen määränemmistö. Mikäli uusi osakas on kunta-osakas, niin kaikki Kunta-osakkaat käyvät keskinäisiä neuvotteluja koskien sitä, minkä tulisi olla niiden keskinäisten rahoitussitoumusten suhde. Edellytyksenä on myös, että Suomen valtion omistus- ja äänivaltaosuus yhtiössä säilyy aina vähintään viidenkymmenenprosentin (51 %) suuruisena ja että yhtiössä on julkisomisteinen määränemmistö.

Uuden osakkaan tuoman lisäpääoman vaikutus muiden jo yhtiössä olevien osakkaiden rahoitussitoumusten määrään määräytyisi vastaavilla periaatteilla, kuin edellä on todettu tukirahoituksen osalta. Mikäli yhtiöllä on rahoitusvajetta, niin uuden osakkaan lisäpääomitus vaikuttaa muiden rahoitussitoumuksiin alentavasti vain, mikäli yhtiökokouksen määränemmistö tätä kannattaa. Mikäli yhtiöön tulee uusi Kunta-osakas, tämä vaikuttaisi *ainoastaan* muiden Kunta-osakkaiden rahoitusosuuksia alentavasti, eli ei vaikuttaisi valtion rahoitussitoumusten määrään.

Sen lisäksi, mitä edellä on todettu, Suomi-rata hankeyhtiössä on sovittu tietyille kuntaosakkaille oikeus luovuttaa arvopaperinsa muille kuntaosakkaille sen jälkeen, kun esiselvitykset kahdesta vaihtoehtoisesta linjausratkaisusta ovat valmistuneet. Tämä koskee tilannetta, jossa jatkosuunnitteluun ei valittaisi nykyisen pääradan kehittämisvaihtoehtoa.

Kohta 8. Olennaiset sopimusrikkomukset: Mikäli osakas rikkoo sopimusta olennaisesti eikä sopimusrikkomusta ole korjattu kolmenkymmenen päivän kuluessa, niin sopimusta rikkonut osakas menettää kaikki sopimuksen nojalla sille muuten kuuluvat oikeutensa sekä sitoutuu olemaan käyttämättä sille osakeyhtiölain, yhtiöjärjestyksen tai muulla perusteella yhtiön osakkaana muuten kuuluvia hallinnoimisoikeuksiaan. Sopimuksen olennaiseksi rikkomiseksi katsotaan aina rahoitussitoumuksen mukaisen Yhtiön rahoittamisen laiminlyönti.

Kohta 9. Julkisuus ja salassapito: Sopimus (liitteineen) olisi kokonaisuudessaan julkinen (talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyn jälkeen). Osakassopimuksen mukaan osapuolten tavoitteena on, että hankkeesta ja yhtiön toiminnasta tiedotetaan avoimesti. Sopimuksella ei rajoiteta lainsäädännöstä seuraavia julkisuus- tai salassapitovelvoitteita tai -oikeuksia.

Kohta 12.2 Oikeus Yhtiötä koskevaan asiakirja-aineistoon: Osakassopimukseen on otettu kirjaus, jonka mukaan yhtiön hallitus on velvollinen toimittamaan kullekin osakkaalle tämän kohtuudella pyytämän yksilöidyn yhtiön toimintaa ja taloudellista asemaa koskevan asiakirja-aineiston sekä vastaamaan yhtiön toimintaa ja taloudellista asemaa koskeviin kysymyksiin osakkaan pyynnöstä, paitsi mikäli luovuttaminen ei ole sallittua lain pakottavan säännöksen nojalla.

Lisäksi hankkeen aikana yhtiön hallitus on velvollinen tiedottamaan omaaloitteisesti osakkaille suunnittelun etenemisestä tai siihen liittyvistä olennaisista viivästyksistä sekä muista yhtiön toimintaa ja/tai taloudellista asemaa

koskevista olennaisista muutoksista viipymättä. Aineisto on luovutettava samassa laajuudessa ja samoin ehdoin kaikille sitä pyytäneille osakkaille.

Edellä mainittujen kirjausten tarkoituksena on varmistua siitä, että yhtiön omistajilla on riittävät ja yhdenmukaiset oikeudet saada tietoa yhtiön toiminnasta esimerkiksi oman päätöksentekonsa tueksi sekä yhtiön toiminnan seuraamiseksi. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kyseinen tieto olisi aina julkisuuslain (laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999) perusteella (yleisö)julkista. Asiakirjan julkisuus ratkaistaisiin tapauskohtaisesti julkisuuslain perusteella.

Kohta 12.11 Sopimukseen sitoutumista koskeva oikeudellinen este:

Mikäli yksi tai useampi osapuoli ei sopimukseen sitoutumista koskevan päätöksen kumoutumisesta tai muuttumisesta, pakottavasta lainsäädännöstä tai tuomioistuimen lainvoimaisesta päätöksestä johtuen voi jatkaa sopimuksen osapuolena, osapuolet pyrkivät ensi sijassa keskinäisin neuvotteluihin poistamaan aiheutuneen oikeudellisen esteen. Mikäli osapuoli ei voi jatkaa sopimuksen osapuolena edellä mainitusta syystä, niin yhtiöllä ei ole velvollisuutta palauttaa kyseisen osapuolen yhtiölle jo maksamaa rahoitusta, mikäli erikseen ei nimenomaisesti muuta sovita.

Mikäli osapuolet eivät löydä yksimielistä ratkaisua kohdassa tarkoitetun oikeudellisen esteen poistamiseksi, niin sopimus purkautuu, mikäli yhtiökoukous ei päättä, että sopimus jatkuu yhä voimassa niiden osapuolten kesken, joita oikeudellinen este ei koske.

Edellä mainittu kirjaus on otettu sen varalta, että yksi tai useampi osakas ei lakiin tai tuomioistuimen päätökseen perustuvasta pakottavasta syystä voi jatkaa yhtiön osakkaana. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että yhtiön rahoitus jäisi vajaaksi tämän osakkaan maksamatonta rahoitussitoumusta vastaavilta osin. Tällöin hankeyhtiön rahoitus ei täyttäisi talouspoliittisen ministerivaliokunnan aikaisempia linjauksia siitä, että osakkaiden on sitouduttava tällä hetkellä arvioituihin suunnittelun kustannuksiin yhteensä 100 prosenttisesti sekä siten että valtion osuus olisi 51% kustannuksista ja muiden 49 prosenttia. Lähtökohta olisi se, että osakkaat keskustelisivat tilanteen ratkaisemisen vaihtoehtoista. Vaihtoehtona voisi olla esimerkiksi se, että jokin muu kuntaosakas ottaisi vastattavaksi suuremman kustannusosuuden (vastaisi poisjäävänkin osakkaan osuudesta).

Mikäli yksimielistä ratkaisua ei saada, on lähtökohtana sopimuksen purkautuminen (sopimus ei enää sitoisi osapuolia). Valtiolla on kuitenkin mahdollisuus tehdä yhtiökouksessa päätös siitä, että sopimus jatkuu voimassa.

Kohta 13. Sovellettava laki ja erimielisyyksien ratkaiseminen: Sopimuksesta mahdollisesti aiheutuvat erimielisyydet pyritään ratkaisemaan ensisijaisesti osapuolten välisin neuvotteluihin. Mikäli erimielisyyttä ei saada ratkaistua neuvotteluihin, niin sopimuksesta aiheutuvat riidat ratkaistaisiin lopullisesti *välimiesmenettelyssä*. Välimiesoikeus olisi kolmijäseninen ja välimiesmenettelyn paikka on Helsinki ja kieli on suomi.

5. Valtion kannanmuodostus ja äänivallan käyttö yhtiössä sekä yhtiön päätöksentekomenettelyt

Yhtiöihin liittyvissä päätösasioissa tulee erottaa toisaalta yhtiön päätöksentekomenettelyt ja toisaalta kunkin osakkaan oma kannanmuodostus ja sen mukainen äänivallan käyttö yhtiössä. Valtio-osakkaan kanta yhtiön yhtiökokouksessa päätettäviin asioihin muodostetaan pääsääntöisesti yhtiön omistajaohjauksesta vastaavassa ministeriössä, mutta harkinnan ja voimassa olevan sääntelyn mukaan se voidaan muodostaa myös talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa tai valtioneuvoston yleisistunnossa sekä eduskunnassa. Kun valtion kanta on muodostettu, käyttää valtion edustaja yhtiökokouksessa äänivaltaansa muodostetun kannan mukaisesti.

Päätöksenteko yhtiössä perustuisi osakeyhtiölakiin (624/2006) ja sen mukaisesti osakeyhtiön päätöksentekomalleihin sekä –tapoihin. Päätöksentekosta osakkaiden kesken olisi sovittu tarkentavasti myös osakassopimuksessa. Osakeyhtiössä yhtiön omistajat, osakkeenomistajat, käyttävät päätösvaltaansa yhtiökokouksessa. Osakassopimuksen mukaan osakkaat käyttävät äänioikeuttaan yhtiökokouksessa osakeyhtiölain mukaisesti.

Edelleen osakassopimuksen mukaan riippumatta siitä mitä osakeyhtiölaissa määrätään, seuraavista asioista päättää aina yhtiökokous (selkeytyksensä sille, että näistä asioista tarvitaan omistajien päätös, eikä hallituksen päätös ole riittävä) ja hyväksyvän päätöksen tekeminen edellyttää määräenemmistön kannatusta:

- (i) Kohdissa 2.5.3. sekä 4.2.2. (tukirahoituksen tai lisäpääoman palauttaminen rahoitusvajeesta huolimatta, 3.1.3, 3.2.1 (Yhtiön toiminta suunnitteluhankkeen päättyessä), 4.1.1. (Uuden osakkaan hyväksyntä) mainitut tilanteet;
- (ii) Yhtiön siirtyminen toiminnassaan rakentamisvaiheeseen tai yhtiön toiminnan muu laajentaminen, joka edellyttää yhtiöjärjestysmuutosta;
- (iii) Yhtiön toiminnan lopettaminen;
- (iv) Yhtiön omaisuuden luovuttaminen muuten kuin joko tavanomaiseen liiketoimintaan liittyen tai tämän sopimuksen ehtojen nojalla; ja
- (v) Rakentamisvaiheen investointikustannuksiin ja/tai radan toiminnallisuuksiin oleellisesti vaikuttavat vaihtoehtoiset suunnitteluratkaisut, mikäli tästä ei aiheudu merkittävää haittaa yhtiön operatiiviselle toiminnalle.

Mikäli yhtiön toiminnan lopettamista koskeva esitys ei saa toisellakaan käsittelykerralla vaadittavaa kannatusta, niin yhtiö asetetaan selvitystilaan, mikäli sitä kannattaa vähintään puolet (1/2) Yhtiön Osakkeista ja niiden tuottamista äänistä (eli valtion kanta riittää).

Määräenemmistön saavuttaminen riippuisi kunkin yhtiön omistusosuuksista. Valtio ei näin ollen voisi yksinään ratkaista em. asioita, mutta ilman valtion myötävaikutusta ratkaisua ei syntyisi. Lisäksi sopimukseen on kirjattu perälaudaksi em. ratkaisu, jonka perusteella yksin valtion myötävaikutuksella yhtiön toiminta voidaan lopettaa (mikäli muuta ratkaisua ei ole saatu aikaan).

Suomen valtiolla olisi oikeus nimetä yksi hallitusjäsen enemmän kuin muut yhteensä (Turun tunnin juna-hankeyhtiö 7 jäsentä sekä Suomi-rata-hankeyhtiössä 5 jäsentä). Tämän lisäksi valtiolla on oikeus nimetä hallituksen puheenjohtaja sekä varapuheenjohtaja. Osakeyhtiölain mukaan hallituksen päätökseksi tulee enemmistön mielipide. Jos äänet menevät tasan, ratkaisee puheenjohtajan ääni. Osakassopimuksen mukaan vain yhtiön toimitusjohtajan valinnassa edellytetään korotettua päätöksentekokynnystä. Yhtiökokous päättää hallituksen jäsenille maksettavista palkkioista.

Suomi-rata-hankeyhtiön osakassopimuksen ”Sopimuksen tausta” -jakson alakohdassa C kuvattujen esiselvitysten valmistumisen jälkeinen päätös jatko-yhteyden suunnitteluratkaisusta, jonka mukaisesti hankeyhtiö jatkaisi tietyn jatko-yhteysvaihtoehdon suunnittelua rakentamisvalmiuteen saakka, käsiteltäisiin myöhemmin Suomen valtion osalta talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa. Tämä siis tarkoittaisi, että Suomen valtion kanta edellä mainittuun hankeyhtiön yhtiökokouksessa määräenemmistöllä tehtävään päätökseen käsiteltäisiin talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toimisi Suomen valtion edustajana hankeyhtiön yhtiökokouksessa talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltamat linjaukset huomioiden. Koska osapuolet ovat yhdessä päättäneet perustaa hankeyhtiön, olisi myös päätöksenteko tehtävä osakeyhtiölain edellyttämässä muodossa. Eri asia on, miten sisällöllinen kanta ja päätös kunkin osapuolen organisaatiossa ratkaistaan. Näin ollen valtio ei luovuta tältäkin osin päätösvaltaansa perustettavalle hankeyhtiölle taloudellisesti tai yhteiskunnallisesti merkittävässä asioissa.

6. Väyläviraston ja yhtiöiden roolit sekä yhtiöiden välinen yhteistyö

Osakassopimuksessa on kirjaukset myös hankeyhtiön ja Väyläviraston välisestä yhteistoiminnasta. Ratalain (110/2007) nojalla Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä. Ratalain nojalla rataverkon suunnittelu on rataverkon haltijan vastuulla, jolloin valtion rataverkon suunnittelu on lähtökohtaisesti Väyläviraston vastuulla. Raideliikennelain (1302/2018) nojalla Väylävirasto saa kuitenkin ulkoistaa tähän liittyviä tehtäviään. Suunnittelun on tapahduttava rataverkon haltijan eli Väyläviraston valvonnassa sääntelyn edellyttämällä tavalla. Kyseisen kohdan tarkoituksena on korostaa osapuolille sitä, että suunnitteluhankkeiden toteuttaminen tulee tapahtua sääntelyn edellyttämällä tavalla Väyläviraston valvonnassa. Hankeyhtiö ja Väylävirasto tulevat tekemään keskinäisen sopimuksen, jossa valvonnan ja yhteistyön muodot esitetään konkreettisemmin. Lähtökohta olisi, että sopimuksen perusteella ei kuitenkaan toteutettaisi maksusuorituksia hankeyhtiön ja Väyläviraston välillä.

Väyläviraston toteuttamalla valvonnalla tarkoitetaan lähtökohdin vastaavanlaista valvontaa, kuin virasto harjoittaa jo nyt tilanteissa, joissa virasto on sääntelyn mahdollistamalla tavalla ulkoistanut ratalain mukaista suunnitteluaan. Valvontaa ei pidä myöskään sekoittaa Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) toimivaltaan kuuluvaan valvontaan ja ratalain mukaiseen toimivaltaan hyväksyä radanpitoon liittyviä suunnitelmia.

Suomen valtio hakee Turun tunnin junan ja Suomi-radan suunnitteluun Euroopan komissiolta rahoitustukea. Rahoitusta haetaan Verkkojen Eurooppa-ohjelmasta (CEF, Connecting Europe Facility), joka edistää Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) investointeja. Raha-asiainvaliokunta puolsi hakemuksia 20.2.2020. Tukikausi on 26.2.2020-31.12.2023. Tukihankkeen tulee alkaa 6 kk kuluessa hakemuksen jättämisestä eli viimeistään 26.8.2020. Koska hankeyhtiöiden perustamisessa tulisi kulumaan aikaa ja kestäisi oletettavasti kuukausia ennen kuin hankeyhtiöt tulisivat olemaan täydessä operatiivisessa toiminnassa, on tarpeen, että Väyläviraston osaltaan soveltuvin osin toteuttaisi valmistelua komission asettamassa aikataulussa pysymiseksi. Hankeyhtiöt ja Väylävirasto sopisivat mahdollisimman pikaisesti tämänkin yhteistyön toteuttamisesta.

Lisäksi hankeyhtiöt voivat selvittää mahdollisia erilaisia keskinäisen yhteistyön muotoja.

7. Hankeyhtiöiden perustamisen eteneminen sekä rakentamisvaiheen investointiedellytysten selvittäminen

7.1. Muutoksenhaun vaikutus kuntien osallistumiseen:

Kuntien hankeyhtiöön osallistumista koskevista päätöksistä on mahdollista valittaa. Tällä voi olla vaikutusta siihen, voiko kunta osallistua hankeyhtiöön ylipäänsä tai ennen kuin kunnan päätös on lainvoimainen. Kuntien sekä liikenne- ja viestintäministeriön tilaamien asiantuntijalausuntojen perusteella riski sille, että kunta ei ylipäänsä voisi osallistua voimassaolevan sääntelyn perusteella hankeyhtiön toimintaan osakkaana, on arvioitu kohtalaisen pieneksi. Kuntalain (410/2015) 143 §:n mukaan kunnan päätös *voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Täytäntöönpanoon ei kuitenkaan saa ryhtyä, jos oikaisuvaatimus tai valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi taikka jos oikaisuvaatimuksen käsittelevä toimielin tai valitusviranomais kieltää täytäntöönpanon.*

On mahdollista, että osakkuutta hankeyhtiössä koskeva kunnan päätös voitaisiin osakassopimuksen sopimusoikeudellisen sitovuuden vuoksi panna täytäntöön vasta, kun päätös on saanut lainvoiman. Kunnan päätöstä voisi olla kuitenkin mahdollista pitää täytäntöönpanokelpoisena, *mikäli kunnalla on mahdollisuus peruuttaa osakassopimuksen määrittelemien sitoumusten toteuttaminen* siinä tapauksessa, että hallintotuomioistuimien on kumonnut osakassopimusta koskevan kunnan päätöksen.

Suomen valtion reunaehtona talouspoliittisen ministerivaliokunnan 10.9.2019 puoltamalla tavalla on ollut se, että hankeyhtiöiden osakassopimuksessa valtio omistaisi hankeyhtiöistä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia. Edelleen muiden osakkaiden tulisi sitoutua yhtiön pääomittamiseen noin 49 % osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista.

Edellä kerrotulla tavalla on kuitenkin mahdollista, että kaikki nyt osakassopimuksessa mainitut kunnat eivät voisi osallistua hankeyhtiöön ainakaan sen perustamisvaiheessa valituksista johtuen. Tämä tarkoittaisi, että perustamisvaiheessa hankeyhtiön pääomitus jäisi vajaaksi kyseisen valituksen kohteena olevan kunnan osuutta koskevan määrän verran eikä kustannustenjako valtion ja muiden osakkaiden välillä noudattaisi 51-49 jakoa. Valtion asettamien reunaehtojen mukaan yhtiötä ei voitaisi tässä tilanteessa perustaa.

Yksi etenemismahdollisuus olisi odottaa hankeyhtiön perustamisen kanssa sitä, että kaikkien kuntien päätökset olisivat lainvoimaisia. Tähän voisi mahdollisesti kulua useita vuosia, jolloin myöskään nyt haettavana olevaa EU-rahoitusta ei voitaisi hyödyntää.

Toinen vaihtoehto olisi edelleen edellyttää kunnilta (ja/tai muilta vähemmistöosakkailta) noin 49 prosentin osuuden kattamista arvioituista kustannuksista, jolloin muut kuin valituksen kohteena olevat kunnat pääomittaisivat hankeyhtiötä myös poisjäävien kuntien maksuosuuksien edestä. Tässä tilanteessa kunnissa ja niiden rahoitusosuuksissa tapahtuisi muutoksia suhteessa siihen, mitä liitteenä olevissa osakassopimuksissa (liitteineen) on todettu (mutta vähemmistöosakkaiden kustannusosuus olisi edelleen yhteismäärältään noin 49 prosenttia arvioituista kustannuksista). Poisjäävät kunnat voisivat myöhemmin, niiden päätösten saatua lainvoiman, tulla osakkaiksi yhtiöön, jolloin niiden maksuosuudet voisivat palautua nyt osakassopimuksessa sovituille tasoille.

Kolmantena vaihtoehtona on, että kunnat voisivat myös tehdä keskinäisiä sitoumuksia sen varalle, että jonkun kunnan päätös muutoksenhaun seurauksena kumottaisiin (eräänlainen takausjärjestely). Kunta, jonka päätös kumottaisiin, jättäytyisi hankeyhtiöstä pois kesken toiminnan ja toinen kunta palauttaisi sille hankeyhtiöön jo sijoitetun pääoman ja ottaisi vastatakseen kyseisen kunnan jäljellä olevista maksuosuuksista.

7.2. Hankeyhtiöiden perustamisen eteneminen

Hankeyhtiö perustettaisiin yhdessä muiden osakkaiden kanssa allekirjoittamalla hankeyhtiön perustamissopimus sekä osakassopimus. Osakassopimuksen allekirjoituksin kukin osakas vakuuttaa, että sen päätösvaltaiset tahot ovat tehneet tarvittavat täytäntöönpanokelpoiset päätökset hankeyhtiön perustamisen yhteydessä tehtävän osakemerkinnän, osakassopimuksen ja sen mukaisten oikeustoimien tekemiseksi.

Hankeyhtiön perustamisesta julkaistaisiin yhteinen tiedote kaikkien osakkaiden kanssa.

Suomi-Rata Oy sekä *Turun tunnin juna Oy* ovat tällä hetkellä valtion täysin omistaman ja liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevan Pohjolan Rautatiet Oy:n aputoiminimiä. Nimet vapautettaisiin perustettava olevien hankeyhtiöiden käyttöön.

Hankeyhtiöiden toiminta olisi käynnistettävä ja organisaatio rakennettava käytännössä tyhjästä. Tämä tulisi viemään joitakin kuukausia, joka on hyvä tiedostaa hankeyhtiöiden toiminnan käynnistymisen aikataulussa. Tällöin myös hankeyhtiön toiminnan organisoinnin edellyttämät kustannukset tarkentuvat.

7.3. Rakentamisvaiheen investointiedellytysten selvittäminen

VM selvittää yhdessä LVM:n kanssa hankkeiden investointiedellytykset, sisältäen kiinteistökehitysmahdollisuudet ja muut mahdolliset rahoitustavat. Osana selvitystä arvioidaan huolellisesti myös hankkeiden ilmasto- ja muut laajemmat vaikutukset. Selvityksen etenemisestä raportoidaan talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle. Suuria ratahankkeita ei eroteta koko väyläverkoston kehittämisestä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.