



16.03.2020

Asia/7

§ 187

V 25.3.2020, Osallistuminen Suomi-Rata Oy:n omistamiseen ja ra- hoittamiseen

HEL 2019-002824 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä, että

- kaupunki lähtee osakkeenomistajaksi Helsingin ja Tampereen väli-
sen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan raideyhteyden
suunnittelua toteuttavaan hankeyhtiöön (Suomi-Rata Oy), ja että
- kaupunki merkitsee perustettavan hankeyhtiön osakkeita tai muuten
pääomittaa yhtiötä yhteensä enintään 24 miljoonalla eurolla.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Osakassopimusluonnos
- 2 Osakassopimusluonnos_liite 1.2
- 3 Osakassopimusluonnos_liite 12.4.1
- 4 Kuntien välinen sopimusluonnos
- 5 Perustamissopimusluonnos
- 6 Yhtiöjärjestysluonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Muut neuvotteluosapuolet

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, valtuusto

Esitysehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Raideliikenteen kehittäminen

Kestävän kehityksen vaatimukset, ilmastonmuutoksen torjuminen sekä taloudelliset syyt edellyttävät liikkumisen ja logistiikan kokonaisvaltaista muutosta. Tarvetta muutokselle sekä nopeiden junayhteyksien parantamiselle lisää myös kaupungistuminen, joka on 2000-luvulla kiihtynyt ja kasvu on keskittynyt hyvin saavutettaviin yliopistokaupunkeihin niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasolla. Kaupunkiseutujen ja kaupunkien väliset liikennejärjestelmät eivät kaikilta osin kuitenkaan vielä vastaa kasvun ja kestävyuden tavoitteisiin. Erityisesti pääradan nopeuden nostamiselle ja ratakapasiteetin kasvattamiselle on ollut tarve jo pitkään.

Liikenne on merkittävä kasvihuonepäästöjen aiheuttaja. Liikennevirtojen siirtymisellä raiteille olisi merkittäviä ilmastovaikutuksia.

Raideinvestoinneilla on myös taloudellista kasvua luova vaikutus, sillä nopeat pendelöintiyhteydet lisäävät työvoiman liikkuvuutta sekä yritysten työvoimareserviä. Ne myös parantavat saavutettavuutta, kaupunkien elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä, laajentavat työssäkäyntialueita ja edistävät asukkaiden hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista. Elinkeinoelämän kannalta niin nopeat rautatiejatkoyhteydet kuin nopeat lentoyhteydet ovat välttämättömiä. Koko maan liikennejärjestelmän kehittäminen ja kaupunkien kasvu sekä kansainvälistyminen edellyttävät myös suoraa ja nopeaa yhteyttä lentoasemalle.

Hyvät liikenneyhteydet parantavat ja luovat otollisia sijainteja myös asumiselle ja yrityksille ja parantavat kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksiä. Asumiseen liittyvät haasteet kuten asuntojen saatavuus ja hinta Helsingin, Tampereen ja Turun rajaaman Suomen kasvukolmioalueen suurimmissa kaupungeissa ovat koko Suomen taloutta hidastava tekijä.

Voimakkaalla panostamisella raideliikenteeseen vastataan edellä mainittuihin haasteisiin.

Valtion hankeyhtiöpäätökset

Valtio selvitti edellisen hallituskauden 2015–2019 aikana eri vaihtoehtoja suurten infrahankkeiden toteuttamiseen ja rahoittamiseen sekä siihen, että hankkeiden pitkiä suunnittelu- ja toteutusaikoja pystyttäisiin lyhentämään.

Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioineen työryhmän loppuraportissa 28.2.2018 todettiin, että aiempaa useampien infrahank-



keiden toteutumisen nopeuttamiseksi ja tehostamisen mahdollistamiseksi voidaan käyttää hankekohtaisia yhtiöitä.

Loppuvuoden 2018 aikana valtiovarainministeriön asettama työryhmä selvitti infrahankeiden toteuttamista yhtiömallilla. Valtiovarainministerille 20.12.2018 luovuttamassaan loppuraportissa työryhmä hahmotteli mallin suurten infrahankeiden toteuttamiselle osakeyhtiön kautta.

Suomi-rataa koskeneen hankeyhtiön perustamisesta käytiin liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntien välillä neuvotteluja talvella 2019, mutta neuvottelut eivät johtaneet päätöksentekovaiheeseen pääministeri Juhana Sipilän hallituksen erottua maaliskuussa 2019. Valtio kuitenkin perusti ennen hallituksen eroa hankeyhtiön emoyhtiöksi tarkoitetun Pohjolan Rautatiet Oy:n.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan hallitus pääomittaa Pohjolan Rautatiet Oy:tä tarpeen mukaan ja käynnistääkseen hallitusohjelmassa luetellut rataverkon kehittämishankkeet, joita ovat päärata ja sen laajennukset, Helsingistä länteen suuntautuva rata sekä Helsingistä itään suuntautuva rata.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 10.9.2019 suurten raideliikenneinvestointien edistämiseksi muun muassa seuraavia linjauksia:

- käynnistetään neuvottelut Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi toteuttamaan infrastruktuurihankkeen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti,
- yhtiön perustaminen edellyttää, että omistajaksi tulee valtion lisäksi muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä,
- valtio omistaa hankeyhtiöstä vähintään 51 %, muut osakkeenomistajat sitoutuvat yhtiön pääomittamiseen vähintään noin 49 % osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista,
- suunnitteluvaiheeseen ja suunnittelun rahoitukseen osallistuminen ei sido osapuolia hankkeiden rakentamisvaiheeseen tai rakentamisen rahoittamiseen,
- valtion osuus suunnittelukustannuksista 76,5 miljoonaa euroa,
- neuvottelutulos osakassopimuksineen tuodaan myöhemmin erikseen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi.



Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti hankeyhtiön perustamista koskevat neuvottelut kuntien sekä Finavia Oyj:n kanssa marraskuussa 2019.

Suomi-Rata Oy

Helsinki-lentoasema-Tampere-yhteysvälin kehittämiseksi on neuvoteltu Suomi-Rata Oy -nimisen hankeyhtiön perustamisesta.

Osakassopimusneuvotteluissa mukana olivat valtion ja Helsingin kaupungin ohella seuraavat osallistujat: Akaan kaupunki, Finavia Oyj, Hämeenlinnan kaupunki, Janakkalan kunta, Jyväskylän kaupunki, Kangasalan kaupunki, Lahden kaupunki, Lempäälän kunta, Nokian kaupunki, Oriveden kaupunki, Oulun kaupunki, Pirkkalan kunta, Porin kaupunki, Riihimäen kaupunki, Seinäjoen kaupunki, Tampereen kaupunki, Vaasan kaupunki, Vantaan kaupunki, Vesilahden kunta sekä Ylöjärven kaupunki.

Hankeyhtiön perustamisen taustalla on tavoite edistää Helsingin ja Tampereen välisen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan raideyhteyden suunnittelua. Helsingin ja Tampereen välinen raideyhteys on Suomessa merkittävä rautatieliikenteen linkki. 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 Lahteen.

Perustettavan yhtiön tarkoituksena on edistää Helsingin ja Tampereen välisen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Pasilan ja Keravan välinen ns. Lentorata sekä jatko-yhteys Tampereelle.

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 kapasiteettiongelmaa lentomatkustajien määrän jatkuvasti kasvaessa. Lentorata olisi merkittävä kehitysas-



kel kansallisessa liikennejärjestelmässä ja pääradan kapasiteettiongelman ratkaisussa sekä matkustajamäärien kasvuun varautumisessa. Se parantaisi koko maan taloudellista kilpailukykyä ja mahdollistaisi suoran kaukojunayhteyden päälentoasemalle ja edistäisi näin lentoaseman saavutettavuutta koko maasta.

Jatkoyhteys Tampereelle 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 hankeyhtiö tuottaa molemmista vaihtoehtoista esiselvitykset, joiden kesto on noin 1,5 vuotta ja kustannukset yhteensä noin 2,5 miljoonaa euroa, ja jotka määräävät suunnitteluhankkeen tarkemman sisällön. Esiselvityksillä luodaan edellytyksiä suunnitteluhankkeen jatkosuunnittelua varten ja niiden valmistuttua erikseen päätetään, kumpi vaihtoehto suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka. Valittavasta linjausvaihtoehdosta riippumatta nykyisen pääradan peruskorjaus on tarpeen ja sisältyy hankekokonaisuuteen.

Valtio on hakenut perustettavan yhtiön lukuun EU-tukea Verkkojen Eurooppa -ohjelmasta (CEF, Connecting Europe Facility), joka edistää Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) investointeja. Tukea on haettu Suomi-rata-hankkeen ensivaiheen suunnittelukustannuksiin 11,7 miljoonaa euroa helmikuun lopussa päättyneeseen määräaikaan mennessä. Päätökset rahoituksen mahdollisesta myöntämisestä tehdään arviolta kesällä 2020. Rahoituksen myöntämisestä on kuusi kuukautta aikaa käynnistää hanke, jolle rahoitus on myönnetty. Seuraavan rahoituskauden varsinainen haku käynnistyy aikaisintaan 2021.

Osakassopimus

Suomi-Rata Oy:n ja sen omistajien kesken solmitaan osakassopimus, jossa sovitaan keskeisistä tavoitteista yhtiölle ja Suomi-rata-hankkeelle.

Osakassopimuksessa sovitaan muun muassa tarkemmin hankeyhtiön hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta, osakkeiden omistuksesta ja luovutuksesta sekä niihin liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista sekä osakkeenomistajien oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden. Osakassopimusluonnos ja muut hankeyhtiön perustamiseen liittyvät asiakirjaluonnokset ovat liitteenä.

Keskeisiä osakassopimuksen ehtoja ovat muun muassa seuraavat:

- yhtiön tarkoitus (sisältäen Lentoradan suunnittelun),
- osapuolten rahoitusosuuksien enimmäismäärä,



- EU-tuen kohdistaminen osapuolten kustannusosuuksiin alkuperäisten rahoitusosuuksien suhteessa,
- mahdollisten uusien kuntaosakkaiden mukaantulon vaikutus vanhojen kuntaosakkaiden ja Finavia Oyj:n rahoitusosuuksiin,
- erillisten neuvottelujen käyminen ratahankkeen toteuttamisvaiheesta,
- hankeyhtiön arvonlisäverotukselliseen kohteluun liittyvä epävarmuus pyritään ratkaisemaan siten, että tosiasiallinen kustannusvastuu hankeyhtiön rahoituksesta valtion ja kuntaosakkaiden välillä toteutuu mahdollisimman pitkälle rahoituskustannusten jaosta sovitun mukaisesti,
- valtion oikeus lunastaa muiden osakkaiden osakkeet yhdellä eurola, jos toteuttamisvaiheen rahoituksesta ei löydy yhteistä näkemystä ja/tai hankeyhtiön toiminnan alasajo sitä vaatii,
- yhtiön hallituksen kokoonpano (Helsinki nimeää yhden hallitusjäsenen),
- osapuolilla on oikeus saada tarvitsemansa tiedot yhtiöltä, ellei lain pakottava säännös estä sitä,
- keskeisten osakassopimuksen ehtojen muuttaminen edellyttää kaikkien osapuolien suostumuksen.

Enimmäisrahoitusosuus, johon osapuolet osakassopimuksessa sitoutuvat on yhteensä 154,72 miljoonaa euroa, josta Helsingin kaupungin enimmäisrahoitusosuus on yhteensä noin 22,2 miljoonaa euroa (14,35 %). Osuus sisältää kaupungin osuuden arvioiduista suunnittelukustannuksista sekä hankeyhtiön toiminnanaikaisista kustannuksista. Rahoitusosuus jakautuu osakassopimuksessa esitetyn karkean arvion mukaan noin 11 vuodelle, mutta on riippuvainen siitä, kuinka paljon nopeammin hankkeen suunnittelua pystytään käytännössä viemään eteenpäin.

Valtion, kaupunkien ja kuntien sekä Finavia Oyj:n rahoitusosuuksissa ei ole otettu huomioon hankkeeseen mahdollisesti saatavaa EU-tukea. Tuki pienentää rahoitusosuuksia edellyttäen, että suunnittelukustannukset eivät hankkeen aikana olennaisesti kasva arvioidusta.

Osakassopimuksen perusteella osapuolet eivät ole velvollisia lisärahoittamaan yhtiötä, jos suunnittelukustannukset ylittävät arvioidun määrän. Lisärahoitus edellyttää uusia erillisiä neuvotteluja ja päätöksiä.



Vastaavasti hankkeen toteutusvaiheen rahoitukseen osallistuminen edellyttää erillisiä päätöksiä.

Radan toteutuksen kokonaiskustannuksiksi on arvioitu tässä vaiheessa valittavasta linjausvaihtoehdosta riippuen noin 5,5–6 miljardia euroa. Valtion, muiden hankkeeseen osallistuvien julkisyhteisöjen ja EU-rahoituksen lisäksi suunnitteluvaiheen jälkeen rahoittajiksi haetaan myös institutionaalisia sijoittajia. Jos hanke ei siitä huolimatta etene rakentamisvaiheeseen tai Helsingin kaupunki ei ole mukana rakentamisvaiheen rahoittamisessa, tulee kaupungin suunnitteluvaiheessa yhtiöön sijoittama rahamäärä kirjattavaksi suunnitteluhankkeen päättymisen jälkeen tulosvaikutteisesti joko osakkeiden arvonalennuksena tai luovutustappiona.

Osakassopimusluonnoksen sisällöstä päästiin yhteiseen neuvottelutalokseen neuvottelijoiden kesken 13.2.2020 ja talouspoliittinen ministerivaliokunta hyväksyi osakassopimuksen valtion osalta 3.3.2020.

Kaupunkien ja kuntien sekä Finavia Oyj:n osalta tarvitaan erilliset viralliset päätökset hankeyhtiöön osallistumisesta. Päätökset on arvioitu tehtävän kunkin tahon omien toimielimien kokousaikataulujen mukaisesti maaliskuussa.

Osakassopimuksen hyväksyminen käsitellään kaupungin osalta erikseen hallintosäännön mukaisesti kaupunginhallituksen konsernijaostossa kaupunginvaltuuston periaatepäätöksen jälkeen.

Kuntien välinen erillissopimus

Osana Suomi-Rata Oy:n perustamista on kanta-Hämeen kaupunkien aloitteesta neuvoteltu erillinen hankeyhtiön omistamiseen osallistuvien kuntien välinen sopimus, jonka perusteella Kanta-Hämeen kunnilla on mahdollisuus irrottautua Suomi-Rata Oy:stä ja sen tulevista rahoitusvastuista, mikäli edellä mainitun esiselvitysvaiheen jälkeen suunnittelua päätetään jatkaa pääradan kehittämisen sijaan uuden ratalinjauksen pohjalta.

Helsingin osalta Kanta-Hämeen kuntien irrottautumisen vaikutus rahoitusosuuteen olisi arviolta noin 1–1,5 miljoonaa euroa.

Sopimusluonnos on liitteenä.

Kaupunginvaltuuston päätöksellä on tarkoituksenmukaista varautua kaupungin enimmäisrahoitusosuudessa kaupungin osakassopimuksen mukaiseen rahoitusosuuteen ja mahdolliseen Kanta-Hämeen kuntien irrottautumisesta aiheutuvaan lisärahoitusosuuteen.

Kunnan toimiala

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kuntalain 7 §:n 1 momentin mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät. Nämä tehtävät muodostavat kunnan yleisen toimialan. Yleisen toimialan määräytymisen periaatteet ohjaavat ja rajaavat sitä, mitä tehtäviä kunta voi ottaa hoitaakseen.

Kunnan toimialaa määriteltäessä on otettava huomioon ensinnäkin hallinnon yleiset oikeusperiaatteet, joista säädetään hallintolain 6 §:ssä. Lisäksi vakiintuneesti yleistä toimialaa rajoittaviksi periaatteiksi on katsottu oikeuskäytännössä tehtävän yleishyödyllisyys, tehtävän paikallisuus, yksityisen tukemisen kieltö, hallinnon toissijaisuus ja työnjako muiden viranomaisten kanssa sekä spekulatiivisen toiminnan kieltö.

Nopeampien raideyhteyksien kehittämisen Helsinkiin Tampereelta voi ennakoida parantavan kaupungin saavutettavuutta ja sen elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä sekä laajentavan työssäkäyntialuetta ja edistävän kuntalaisten hyvinvointia sujuvoittamalla työmatkayhteyksiä ja muuta liikkumista. Suomi-radan kaltaiset suuret infrahankeet ovat myös laajemmin koko Suomen ja siten myös pääkaupunkiseudun tulevan kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeitä. Lisäksi Suomi-rataan kuuluva Lentorata parantaisi kaupungin kannalta tärkeää lentoaseman saavutettavuutta. Hankeyhtiön omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumisen tueksi on siten monia merkittäviä kunnan ja kuntalaisten edun mukaisuutta ja tehtävän yleishyödyllisyyttä koskevia perusteluja.

Edellä kuvattujen perusteiden nojalla on perusteltua myös katsoa, että Helsingin ja Tampereen välisen nopeamman raideyhteyden kehittäminen hyödyttää merkittävästi Helsingin kaupunkia ja sen asukkaita. Ottaen huomioon, ettei paikallisuusperiaate tarkoita, että kunnan toimet saisivat hyödyttää vain oman kunnan asukkaita, on katsottava, että paikallisuusvaatimuksen täyttymisen tueksi on puoltavia perusteluja riippumatta siitä, että suunniteltava raideyhteys ulottuu myös kaupungin ja sen välittömän lähiseudun ulkopuolelle.

Kaupungin osallistumisessa hankeyhtiöön on kyse olemassa olevien ratayhteyksien kehittämisen suunnittelusta vähemmistöosakkeenomistajana valtion määräysvallassa olevassa yhtiössä. On perusteltua ja oikeasuhtaista kunnan yleisen toimialan näkökulmasta, että kaupunki voi suunnitellussa roolissa olla edistämässä kaupunkia ja kaupunkilaisia merkittävästi hyödyttävän raideyhteyden kehittämistä.

Osakassopimusluonnoksen mukaan osapuolten tarkoituksena on, että suunnitteluvaiheessa yhtiö käyttää keräämänsä varat hankkeen suunnitteluun rakentamisvalmiuteen saakka sekä muiden yhtiön suunnitteluvaiheen toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä yhtiö lähtökohtaisesti jaa osinkoa osakkaille suunnitteluvaiheessa. Ottaen li-



säksi huomioon yhtiön toimialan ja tavoitteen, sen toiminnan ei voida katsoa olevan puhtaasti teollista tai kaupallista, eikä siten spekulatiivista toimintaa.

Suomi-rata-hankeyhtiön omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumiselle on kunnan yleisen toimialan näkökulmasta puoltavia perusteluja, joiden nojalla hankeyhtiöön osallistumisen voidaan katsoa kuuluvan kunnan toimialaan Helsingin kaupungin kannalta. Keskeisimmät perustelut liittyvät Helsingin alueen elinvoiman ja asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen, ja niillä on selkeä yhteys kuntalain 1 §:n tarkoitussäännökseen.

Liitteenä on asiaan liittyen Kuntaliiton sekä professori Olli Mäenpään lausunnot hankeyhtiöihin osallistumisesta suhteessa kuntalain toimialaan. Lausunnot vahvistavat tulkintaa Suomi-Rata Oy:ön osallistumisen kuulumisesta kaupungin toimialaan.

Valtiontukisääntely

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).

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, eivätkä valtiontukisäännöt siten tule sovellettaviksi yhtiön omistamisen ja rahoittamisen osalta.

Raideyhteyden suunnitteluvaiheella pyritään kyseisen raideliikenneinfrastruktuurin rakentamisvalmiuteen, ja se on tällä perusteella valtiontukiarvioinnin näkökulmasta katsottavissa osaksi kokonaisrakentamishanketta. Jo suunnitteluvaiheen rahoittamista voidaan siksi arvioida infrastruktuurirahoituksen näkökulmasta. Euroopan komissio on katsonut, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoraa 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 Suomi-Rata Oy:n toiminta arvioitaisiinkin luonteeltaan taloudelliseksi, on edellä esitetyin perustein katsottava, että tuki ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä vääristä kilpailua. Näin ollen on joka tapauksessa niin, että hankeyhtiön omistamisessa ja rahoittamisessa ei ole kyseessä SEUT 107(1) mukainen valtiontuki.

Päätöksen täytäntöönpano

Edellyttäen, että kaupunginvaltuusto tekee päätöksen Suomi-Rata Oy:n omistamiseen ja rahoittamiseen osallistumisesta, kaupunginhallitus tulee täytäntöönpanopäätöksessään

- hyväksymään kaupungin osalta Suomi-Rata Oy:n perustamisen,
- myöntämään kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston käytettäväksi vuoden 2020 talousarviomäärärahoja enintään 400 000 euroa osakkeiden merkintähintojen tai muun pääomasuorituksen maksamiseen talousarvion tililtä 8 06 02, Arvopaperit, Muut kohteet, kaupunginhallituksen käytettäväksi,
- kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa huolehtimaan osakkeiden merkitsemiseen tai muuhun pääomittamiseen liittyvistä käytännön toimenpiteistä, sekä
- kehottamaan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastoa huolehtimaan yhtiön perustamiseen liittyvistä toimenpiteistä kaupungin osalta sekä tekemään tarvittaessa teknisluonteisia tai muuten vähäisiä muutoksia hankeyhtiöasiakirjoihin.



16.03.2020

Asia/7

Lopuksi

Suomen kilpailukyvyyn eturintamassa ovat tiiviit ja innovatiiviset kaupunkiseudut, jotka toimivat merkittävänä tuottavuuden, asumisen, kaupan ja työssäkäynnin keskuksina. Tiiviit kaupunkiseudut eroavat merkittävästi muista Suomen alueista ruuhkautumisen ja maan kalliin hinnan vuoksi. Nopeat junayhteydet kasvukolmion Helsinki, Tampere ja Turku sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä luovat kansainvälisesti kilpailukykyisen kasvualueen parantaen erityisesti tuottavuutta, monipuolisia työmarkkinoita, kasvavia kulutusmarkkinoita ja innovaatioihin perustuvaa yritystoimintaa. Pääradan nopeuden nostamiselle ja ratakapasiteetin kasvattamiselle on ollut tarve jo pitkään. Nopea raideyhteys Helsinki-lentoasema-Tampere-välillä on keskeinen osa koko maan liikennejärjestelmän kehittämistä. Lisäksi Suomi-rata-hanke on sekä kaupungin että kansallisten ilmastotavoitteiden mukainen.

Ottaen huomioon pääradan kehittamisestä muodostuvat valtakunnalliset sekä alueelliset suorat ja välilliset hyödyt on kaupungin kannalta perusteltua osallistua Suomi-Rata Oy:n omistamiseen Helsinki-lentoasema-Tampere-yhteysvälin kehittämisen edistämiseksi ja jouduttamiseksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Osakassopimusluonnos
- 2 Osakassopimusluonnos_liite 1.2
- 3 Osakassopimusluonnos_liite 12.4.1
- 4 Kuntien välinen sopimusluonnos
- 5 Perustamissopimusluonnos
- 6 Yhtiöjärjestysluonnos

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, valtuusto

Otteet

Ote
Muut neuvotteluosapuolet

Otteen liitteet
Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi



16.03.2020

Asia/7

Kaupunginkanslia
Taloushallintopalvelu

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 09.03.2020 § 163

HEL 2019-002824 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

09.03.2020 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Anna Vuorjoen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Atte Malmström, konserniohjauksen päällikkö, puhelin: 310 25472
atte.malmstrom(a)hel.fi