

## Itärata –hankeyhtiön perustaminen

### 1 Tausta

Pääministeri Marinin hallituksen ohjelmassa on todettu, että suoran budjettirahoituksen rinnalle nostetaan erillisrahoituksen ratkaisuja hankekohtaisesti. Erityisesti rataverkkoa ja raideliikennettä koskeville miljardihankkeille on syytä tehdä laaja-alainen vaikutusten arviointi sekä suunnitella ja rakentaa ne nykyisen verkon kanssa toimiviksi kokonaisuudeksi, 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 Marinin hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 20.1.2021 neuvottelujen aloittamista Itärata -hankeyhtiön perustamiseksi. Itäisen suunnan hankeyhtiöneuvotteluita jatkettaisiin Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Neuvoteltavan hankeyhtiön toimialana ja tehtävänä olisi hankkeeseen liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Neuvottelujen reunaehdoiksi asetettiin, että yhtiöön tulisi omistajiksi myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä. Hankeyhtiössä voisi olla myös muita osakkaita edellyttäen, että yhtiössä säilyisi julkisomisteinen määränemmistö. Reunaehdoiksi asetettiin myös, että valtio omistaisi hankeyhtiöstä 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 yhtiötä määrärahoilla, jotka ovat liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan osakehankinnat momentilla (31.01.88). Vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarvioesityksessä momentille ehdotettiin lisättävän 6,0 miljoonaa euroa Itärata-hankeyhtiön pääomittamiseksi. Itärata-hankeyhtiön suunnittelukustannukset ovat alustavan arvion perusteella Lentorata—Porvoo—Kouvola -vaihtoehdossa n. 79 milj. euroa ilman arvonlisäveroa, josta 51 prosenttia olisi n. 40,3 milj. euroa. Osakassopimuksen allekirjoituksella valtio sitoutuisi pääomittamaan hankeyhtiötä enintään 40,3 milj. euron (alv 0 %) määrästä. Vähemmistöosakkaina olevien kuntien ja kaupunkien vastaava osuus olisi yhteensä 38 710 000 euroa (alv 0 %). Hankeyhtiön pääomitus voitaisiin kuitenkin toteuttaa porrastetusti. 6,0 milj. euron lisämäärärahalla varauduttaisiin hankeyhtiön toiminnan ensimmäisten vuosien pääomittamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla aloitettiin maaliskuussa 2021 Itärata osakassopimusneuvottelut, jotta hankeyhtiö voitaisiin perustaa yhteistyössä valtion ja kuntien kanssa. Neuvotteluihin osallistuivat liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi kuntia, valtiovarainministeriö ja Väylävirasto. Osapuolten neuvottelijoiden kesken saavutettiin

21.5.2021 neuvottelutulos osakassopimuksen sisällöstä ja hankeyhtiön perustamisesta. Hankeyhtiön perustaminen edellyttää vielä eri osapuolten virallisia päätöksiä yhtiön osallistumisesta ja pääomittamisesta. Osakassopimuksen tarkoituksena on sopia tarkemmin esimerkiksi hankeyhtiön perustamisesta, hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden. Osakassopimuksen lopullinen hyväksyminen ja hankeyhtiön perustaminen edellyttävät vielä valtion ja kuntien päätöksentekoa omissa päätöksentekoelimissään. Kuntien osalta päätöksenteko tapahtui pääosin touko-kesäkuussa 2021.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 28.9.2021, että Suomen valtio, edustajanaan liikenne- ja viestintäministeri, hyväksyisi Itärata -hankeyhtiön osakassopimuksen liitteineen ja puolsi hankeyhtiön perustamista yhdessä vähemmistöosakkaiden kanssa. Hankeyhtiöt perustettaisiin kuntien päätöksiä koskevan muutoksenhakuajan päätyttyä, sillä edellytyksellä, että Suomen valtion rahoitussitoumus edustaisi perustamisvaiheessa enintään viidenkymmenenprosentin (51 %) suuruista osuutta rahoitussitoumusten kokonaismäärästä. Valtion ja kuntien rahoitussitoumukset yhdessä kattaisivat arvioidut rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannukset sekä muut hankeyhtiön toiminnan edellyttämät kustannukset.

Hankeyhtiöihin osallistuisivat ne kunnat, joiden toimivaltaiset päätöksentekelimet tekevät virallisen täytäntöönpanokelpoisen päätöksen hankkeisiin osallistumisesta ja niiden rahoittamisesta osakassopimuksissa kuvatusti. Osakassopimukseen päivitetäisiin päätöksistä mahdollisesti aiheutuvat muutokset vähemmistöosakkaisiin ja niiden rahoitusosuuksiin. Hankeyhtiöt perustettaisiin kuntien päätöksiä koskevan muutoksenhakuajan päätyttyä, sillä edellytyksellä, että Suomen valtion rahoitussitoumus edustaisi perustamisvaiheessa enintään viidenkymmenenprosentin (51 %) suuruista osuutta rahoitussitoumusten kokonaismäärästä. Syyskuuhun 2021 mennessä 23 kuntaa ja kaupunkia on päättänyt valtuustopäätöksin osallistua hankeyhtiön pääomittamiseen. Hankeyhtiössä mukana olisivat seuraavat kunnat ja kaupungit: Kajaani, Porvoo, Varkaus, Imatra, Joensuu, Kuopio, Taipalsaari, Iisalmi, Kitee, Rautjärvi, Siilinjärvi, Kouvola, Lappeenranta, Helsinki, Mikkeli, Suonenjoki, Mäntyharju, Lieksa, Nurmes, Lapinjärvi, Askola, Myrskylä ja Parikkala. Pieksämäen kaupunginvaltuusto päätti kokouksessa 28.9.2021 osallistua hankeyhtiön pääomittamiseen. Päätös ei ole vielä lainvoimainen.

Valtio-osakkaan edellytyksenä on, että Suomen valtion rahoitussitoumus edustaisi perustamisvaiheessa enintään viidenkymmenenprosentin (51 %) suuruista osuutta rahoitussitoumusten kokonaismäärästä ja että valtion ja kuntien rahoitussitoumukset yhdessä kattaisivat arvioidut rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannukset sekä muut hankeyhtiön toiminnan edellyttämät kustannukset. Koska muutoksenhaku aika on yhden kaupungin osalta edelleen kesken ja ilman lainvoimaa, ei tällä hetkellä voida ehdottomasti luetella kaikkia osakkaita, jotka lopulta tulisivat olemaan mukana hankeyhtiöissä. Huolimatta siitä, että osakkaiden lukumäärässä ja niiden rahoitusosuuksissa voisi tapahtua muutoksia, edellytyksenä hankeyhtiöiden perustamiselle olisi kuitenkin edellä kerrotun kustannusjaon (51-49) toteutuminen.

Osakassopimukseen voitaisiin tehdä liikenne- ja viestintäministeriön toimesta muutoksia, joilla ei olisi olennaisia vaikutuksia osakassopimusten sisältöön ja Suomen valtion asemaan tai taloudellisiin sitoumuksiin osakassopimuksen osapuolena.

Osakkailta edellytettäisiin sitoutumista hankeyhtiön kokonaiskustannuksiin ja pääomittamiseen osakassopimuksessa kuvatulla tavalla. Pääomittaminen tapahtuisi kuitenkin porrastetusti osakassopimuksessa tarkemmin kuvatulla tavalla. 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.

Osakassopimuksen liitteessä määriteltäisiin kuitenkin euromääräisesti kunkin osakkaan rahoitussitoumuksen enimmäismäärä. Ilman erillisiä myöhempiä päätöksiä osakkailla ei olisi velvollisuutta rahoittaa hankeyhtiön toimintaa kyseistä määrää enempää.

Valtioneuvoston yleisistunto valtuuttaisi liikenne- ja viestintäministeriön toteuttamaan pääomituksen enintään hankeyhtiökohtaisen enimmäismäärän mukaisesti sekä talousarviossa tätä tarkoitusta varatun määrärahan puitteissa osakassopimuksen mukaisin ehdoin. Valtioneuvoston yleisistunto valtuuttaisi siten liikenne- ja viestintäministeriön tekemään pääomituksen koko enimmäismäärästä, mutta liikenne- ja viestintäministeriö porrastaisi yksittäiset sijoitukset hankeyhtiöön osakassopimuksen ehtojen mukaisesti.

Jo hankeyhtiön perustamisen yhteydessä ja osakassopimuksen hyväksymisellä Suomen valtio lähtökohdin sitoutuu pääomittamaan hankeyhtiöitä koko rahoitussitoumusten enimmäismäärästä (vaikka pääomitus tapahtuisikin toteutuksen osalta porrastetusti).

## 2 Perustettava hankeyhtiö

Helsingin ja Kouvolan välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiseksi on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Yhtiön perustamisen tarkoituksena on edistää Lentorata–Porvoo–Kouvola -raideyhteyden suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Rakentamissuunnittelun katsotaan kuuluvan rakentamisvaiheeseen ja siten yhtiön toimialan ulkopuolelle. Mahdollinen rakentamisvaihe pitäisi sisällään suunnitteluhankkeen toteuttamisen jälkeiset toimenpiteet, kuten rakentamissuunnittelun ja suunnitteluhankkeen sisältämien kokonaisuuksien rakentamisen kokonaan tai osittain.

Lentorata–Porvoo–Kouvola-raideyhteys lyhentäisi Helsingin ja Kouvolan välistä yhteyttä ja lyhentäisi siten myös Helsingin ja Joensuun sekä Helsingin ja Kuopion välisiä yhteyksiä. Se mahdollistaisi nopeamman kaukoliikenteen Helsingistä ja Helsinki-Vantaan lentoasemalta Savon ja Karjalan radoille, lyhentäisi ratayhteyttä Helsingistä Pietariin, toisi Porvoon kokonaan uutena kaupunkina junayhteyden piiriin ja mahdollistaisi junatarjonnan lisäämisen idän suuntaan sekä lähiliikenteen kehittämisen Porvoon suuntaan. Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen. Huhtikuussa 2021 hyväksytyssä 12-vuotisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on todettu, että ”Valtio pitää kunnossa, peruskorjaa ja kehittää nykyistä rataverkkoa. Esimerkiksi tärkeiden Savon- ja Karjalan-ratojen (Kouvola–Kuopio, Kouvola–Imatra–Joensuu) kehittämistä jatketaan osana itäratakokonaisuutta.”, sekä tunnistettu Kouvola–Luumäki–Vainikkala –rataosuus yhdeksi merkittävimpiä peruskorjaustarpeita vaativista rataosuuksista.

Itäradan arvioidut suunnittelukustannukset ovat n. 79 milj. euroa ilman arvonlisäveroa. 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 1,7 miljardia euroa (MAKU 130, 2010=100).

Yhtiön perustaminen on välttämätöntä, jotta osakeyhtiön hallinnon perustamistoimet voidaan toteuttaa riittävän ajoissa ja yhtiö voi aloittaa varsinaisen liiketoiminnan. Hankeyhtiön toiminta olisi käynnistettävä ja organisaatio rakennettava käytännössä tyhjästä. Tämä tulisi viemään joitakin kuukausia, mikä on hyvä tiedostaa hankeyhtiöiden toiminnan käynnistymisen aikataulussa.

Valtio merkitsee osakeyhtiöitä perustettaessa 51 % sen osakkeista. Yhtiön kustakin osakkeesta maksetaan yhtiölle merkintähinta, joka merkitään kokonaisuudessaan yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon. Osakassopimusneuvotteluissa on alustavasti sovittu, että yhtiötä pääomitettaisiin perustamisvaiheessa noin 2 miljoonalla eurolla. Tarkka summa tarkentuisi perustamisasiakirjojen viimeistelyn yhteydessä, kun tiedetään, mitkä kunnat ovat mukana heti perustamisvaiheessa ja minkälaisilla rahoitusosuuksilla. Suomen valtion osuus Itärata-hankeyhtiössä olisi yhtiön perustamisvaiheessa yhteensä noin 1 020 000 euroa.

Suomen valtion lisäksi hankeyhtiöön osallistuisivat ne kunnat ja kaupungit, joiden toimivaltaiset päätöksentekuelimet ovat tehneet virallisen täytäntönpäätöksen päätöksen hankkeisiin osallistumisesta ja niiden rahoittamisesta osakassopimuksissa kuvastusti. Muiden omistajien osuus olisi yhtiön perustamisvaiheessa yhteensä noin 980 000 euroa. Osakassopimukseen päivitetään päätöksistä mahdollisesti aiheutuvat muutokset vähemmistöosakkaisiin ja niiden rahoitusosuuksiin.

Hankeyhtiö perustettaisiin kuntien päätöksiä koskevan muutoksenhakuajan päätyttyä, sillä edellytyksellä, että Suomen valtion rahoitussitoumus edustaisi perustamisvaiheessa enintään viidenkymmenen prosentin (51 %) suuruista osuutta rahoitussitoumusten kokonaismäärästä. Valtion ja kuntien rahoitussitoumukset yhdessä kattaisivat arvioidut rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannukset sekä muut hankeyhtiön toiminnan edellyttämät kustannukset.

Osakassopimuksen liitteenä olevassa taulukossa on yhteenveto Itärata -hankeyhtiöön osallistuvista muista osakkaista sekä heidän enimmäisrahoitusosuuksistaan yhtiössä. Taulukko ei välttämättä vastaa hankeyhtiön lopullista tilannetta.

Osakkeiden merkitsemisen edellyttämä summa on tarkoitus maksaa valtion vuoden 2021 talousarvion momentin 31.01.88 Osakehankinnat (siirtomääräraha 3 v) toimintamäärärahasta, jota saa muun ohella käyttää suoraan liikenne- ja viestintäministeriön omistukseen perustettavien hankeyhtiöiden osakepääomaan tai sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

*Itärata Oy* on tällä hetkellä valtion täysin omistaman ja liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevan Pohjolan Rautatiet Oy:n aputoiminimi. Nimi vapautettaisiin perustettavana olevan hankeyhtiön käyttöön.

### **3 Valtion kannanmuodostus ja äänivallan käyttö yhtiössä**

Yhtiön omistajaohjauksesta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö. 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. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan (28.9.2021) puoltamalla tavalla, 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.

Päätöksenteko yhtiössä perustuisi osakeyhtiölakiin (624/2006) ja sen mukaisiin osakeyhtiön päätöksentekomalleihin sekä –tapoihin. Päätöksenteosta osakkaiden kesken olisi sovittu tarkentavasti myös osakassopimuksessa. Osakeyhtiössä yhtiön omistajat, osakkeenomistajat, käyttävät päätösvaltaansa yhtiökokouksessa.

#### 4 Arvonlisävero ja hankeyhtiön verokohtelu

Hankeyhtiöiden suunnittelukustannukset on arvioitu arvonlisäverottomina. Osakassopimusten mukaan osapuolet 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 %:a).

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 toiminta-malleja siten, että arvonlisäverokustannus ei jäisi hankeyhtiön kannettavaksi arvonlisäverollisten hankintojen loppukäyttäjänä. Lisäksi ratkaisukeinona arvioidaan mahdollisen tukirahoituksen (EU-rahoitus) kohdentamista osakkaiden rahoitussitoumuksien tasapainoa muuttavana, siten, että arvonlisäverovaikutuksesta tehdään kokonaisuutena osapuolten välillä kustannusneutraali. Tarkoituksena on arvioida myös muita vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi Suomen valtion lisäpääomitusta yhtiölle, jonka kokonaisvaikutus olisi Suomen valtiolle kustannusneutraali (suhteessa yhtiön kannettavaksi jäävään arvonlisäveroon, eli Suomen valtion tästä saamaan arvonlisäverotuloon). Tämä osalta myös tiedostettaisiin, että tämän kaltainen lisäpääomitus olisi todennäköisesti eduskunnan tulevasta päätöksenteosta riippuvainen.

Mikäli arvonlisäverokohtelun johdosta hankeyhtiöitä lisäpääomitetaan edellä mainitulla tavalla, valtio hyvittäisi kunnille arvonlisäveron osuuden, jonka ne muuten joutuisivat kantamaan osana

hankeyhtiön pääomistusta (maksamaan hankeyhtiön kustannuksia myös arvonlisäveron osuudella tiedostaen, että arvonlisävero palautuu valtiolle).

Keskusverolautakunta on antanut ennakkoratkaisun 10.6.2021 koskien Turun tunnin juna Oy:n arvonlisäverokohtelua. Päätöksen mukaan yhtiön on suoritettava arvonlisäveroa ratahankkeen suunnittelua koskevasta toiminnasta ja lisäksi, että yhtiöllä on arvonlisäveron vähennysoikeus sellaisten kulujen osalta jotka suoraan ja välittömästi ratahankkeen suunnittelua koskevaan toimintaan.

## 5 Väyläviraston ja yhtiöiden roolit sekä yhtiöiden välinen yhteistyö

Osakassopimuksessa on kirjaukset myös hankeyhtiön ja Väyläviraston välisestä yhteistoiminnasta. Ratalain (110/2007) 3 §:n 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) 108 §:n 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. Liikenne- ja viestintävirasto taas vastaa yleisesti liikenteen sääntely-, lupa-, hyväksyntä-, rekisteri- ja valvontatehtävistä.

Jo perustettujen hankeyhtiöiden osalta raideyhteys on ollut tarkoitus suunnitella ratalain 3 §:n mukaisena yksityisraiteena. Yksityisraiteella tarkoitetaan muuta kuin valtion omistamaa ja valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa ratalain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta. Yksityisraidetta suunnittelisi kuitenkin valtion ja kuntien yhdessä omistama yhtiö. Hankeyhtiöiden kanssa tehtävän sopimuksen osalta toimivaltainen viranomaisena on Väylävirasto. Nyt perustettavan hankeyhtiön osalta olisi myös tarkoitus suunnitella raideyhteys ratalain 3 §:n mukaisena yksityisraiteena.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt oikeudelliselta asiantuntijalta lausunnon koskien ratayhteyksien suunnittelua yksityisraiteina ja niiden suhdetta perustuslain (731/1999) 124 §:ään. Selvityksen tarkoituksena oli arvioida, voiko nykyisen ratalain (110/2007) tarkoittamien yksityisraiteiden suunnittelu olla joissakin tapauksissa perustuslain tarkoittama julkinen hallintotehtävä tai voiko jossakin tapauksessa yksittäisen raideyhteyden suunnittelu (ja/tai rakentaminen) olla perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkinen hallintotehtävä. Asiantuntijan näkemyksen mukaan yksityisraiteiden suunnittelussa ja rakentamisessa ei olisi kysymys julkisesta hallintotehtävästä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettulla tavalla.

Oikeudellisen asiantuntijan lausunnossa todetaan lisäksi, että perustuslain esitöistä tai perustuslakivaliokunnan tähänastisesta lausuntokäytännöstä ei voida löytää kattavan yleispäteviä kriteerejä rajankäynnille siitä, mitä tehtäviä on yhtäältä pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna julkisena hallintotehtävänä, ja minkä tyyppiset tehtävät toisaalta jäävät säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Perustuslakivaliokunnan lausunnot lakiehdotuksista perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna julkisen hallintotehtävän kannalta ovat myös viime kädessä olleet tapauskohtaisia kannanottoja kulloisenkin tehtävän ominaispiirteiden valossa. Lausunnossa kuitenkin korostetaan, että vaikka perustuslakivaliokunta jostain syystä katsoisikin yksityisraiteiden suunnittelun ja rakentamisen olevan julkinen hallintotehtävä, on kuitenkin hänen mielestään aivan selvää, ettei yksityisraiteiden suunnittelussa ja rakentamisessa ole kyse

sellaisesta perustuslain 124 §:ssä tarkoitetusta merkittävästä julkisen vallan käytöstä, joka voitaisiin antaa vain viranomaiselle. Perustuslain viimekätisestä tulkinnasta vastaa kuitenkin perustuslakivaliokunta.

Lisäksi hankeyhtiö voi selvittää mahdollisia erilaisia keskinäisen yhteistyön muotoja muiden hankeyhtiöiden kanssa.

## 6 CEF-haku

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.

## 7 Yhtiöiden pääomitus

Osakassopimuksien kohdassa 2.2. ”Rahoitussuunnitelma” on todettu hankkeiden alustava kustannusarvio. Kustannusarvion mukainen summa on se, jonka kattamiseen osapuolten on edellytetty yhdessä sitoutuvan. Rahoituksella katetaan kustannukset, jotka aiheutuvat suunnitteluhankkeesta sekä muusta yhtiön organisaation toiminnasta. Edelleen osakassopimuksen kohdassa 2.2. 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 määritellään 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 pääomitetaan siten, että hankeyhtiö voi käynnistää toimintansa. Tämän jälkeen yhtiön hallitus lähettää rahoituskutsun osakkailla vähintään 45 pankkipäivää ennen rahoitussitoumuksen kunkin erän maksupäivää. Porrastus ja kulloinkin kerättävä rahamäärä perustuvat yhtiön hallituksen näkemykseen siitä, mikä on kulloinkin tarpeen suunnitteluhankkeen rahoituksen järjestämiseksi. Lisäksi hallituksen tulee 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.

Valtio pääomittaa yhtiötä määrärahoilla, jotka ovat liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan Osakehankinnat momentilla (31.01.88.). Vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarvioesityksessä momentille myönnettiin 6,0 miljoonaa euroa Itärata-hankeyhtiön pääomittamiseksi.

Valtioneuvoston yleisistunto valtuuttaisi LVM:n toteuttamaan pääomitukset enintään hankeyhtiökohtaisen enimmäismäärän mukaisesti sekä talousarviossa tätä tarkoitusta varatun määrärahan puitteissa osakassopimuksen mukaisin ehdoin. Valtioneuvoston yleisistunto valtuuttaisi siten liikenne- ja viestintäministeriön tekemään pääomituksen koko

enimmäismäärästä, mutta liikenne- ja viestintäministeriö porrastaisi yksittäiset sijoitukset hankeyhtiön toimeen osakassopimuksen ehtojen mukaisesti.

Jo hankeyhtiön perustamisen yhteydessä ja osakassopimuksen hyväksymisellä Suomen valtio lähtökohdin sitoutuu pääomittamaan hankeyhtiötä koko rahoitussitoumusten enimmäismäärästä (vaikka pääomitus tapahtuisikin toteutuksen osalta porrastetusti).

## **8 Valtioneuvoston toimivalta**

Valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain (1368/2007) 4 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaisesti valtioneuvosto käsittelee valtion osakepääomasijoituksia koskevat asiat sekä asiat koskien muita oman pääoman ehtoisia sijoituksia valtioenemmistöisiin yhtiöihin.

Valtioneuvoston ohjesäännön (262/2003) 6 §:n 4 kohdan nojalla valtioneuvoston yleisistunnossa ratkaistaan muun ohella valtionyhtiötä koskevat asiat.

## **9 Esitys**

Esitetään, että valtioneuvosto päättäisi valtuuttaa liikenne- ja viestintäministeriön perustamaan uusi valtion osittain omistama Itärata –niminen osakeyhtiö sekä allekirjoittamaan yhtiön perustamissopimus ja muut perustamiseen liittyvät asiakirjat, merkitsemään valtion puolesta yhtiön osakkeet ja maksamaan osakkeidenmerkintähinta sekä tekemään oman pääoman ehtoisia sijoituksia osakeyhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon yhteensä enintään 40 290 000 euron edestä osakassopimuksen ehtojen mukaisesti.

## **10 Liitteet**

Liite 2: Itärata –hankeyhtiön osakassopimus liitteineen sekä lista kuntien enimmäisrahoitusosuuksista (osallistuvat kunnat ja rahoitusosuudet päivitetään myöhemmin)