

## Sisällysluettelo

### MH, 13.9.2021 10:00, Pöytäkirja

§ -1 Pöytäkirjan kansilehti (läsnäolijat) .....	1
§ 129 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus sekä työjärjestyksen hyväksyminen .....	3
§ 130 Pöytäkirjan tarkastaminen .....	4
§ 131 Ajankohtainen katsaus .....	5
§ 132 Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavan määrääminen tulemaan voimaan .....	11
§ 133 Vastine hallinto-oikeudelle liittyen Central Baltic INTERREG -ohjelmasta rahoitetun Mobicarnet-hankkeen takaisinperinnästä 2021 tehtyyn valitukseen .....	12
§ 134 Lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022-2029 .....	41
§ 135 Kaavasunnittelijan toimen haettavaksi julistaminen .....	46
§ 136 Toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutuminen 1.1.-30.6.2020 .....	47
§ 137 Viranhaltijapäätökset .....	48
§ 138 Kokouksen päättäminen .....	49
§ 9998 Oikaisuvaatimussivu .....	50



Maakuntahallitus	Pöytäkirja	8/2021
KOKOUSAIKA KOKOUSAIKKA PYKÄLÄT	13.09.2021 klo 10.00 – 11.29 Sähköinen teams-kokous § 129-138	Sivut 257-307
SAAPUVILLA	Kanerva Ilkka, pj. Achrén Ulla Alatalo Juuso, 1. vpj. Andersson Janina Ek-Marjamäki Teija Eloranta Eeva-Johanna Heinonen Marko Huovinen Pentti Kiviranta Esko Kurvinen Jani, 2. vpj. Lang Eija Lehtinen Riitta Lindqvist Emma Nieminen Tomi Nummentalo Juhani Perho Tiina Pilpola Juhani Rautanen Hannu Virolainen Anne-Mari	
ESITTELIJÄ PÖYTÄKIRJANPITÄJÄ	Häkämies Kari Määttänen Petra	Maakuntajohtaja Hallintojohtaja
MUUT SAAPUVILLA OLLEET	Myllymäki Pekka, saapui klo 10.06 § 131 Siren Saara-Sofia Yrttiäho Johannes	Mv:n puheenjohtaja Mv:n II varapuheenjohtaja Mv:n III varapuheenjohtaja
KUTSUTTUINA ASIAANTUNTIJOINA	Leskinen Riikka Nuotio Tarja Saarento Heikki Virtanen Janne Stjernberg Kirsi Lempinen Minna Vasanen Antti Karttunen Marja	Toimialapäällikkö Aluekehitysohjaaja Suunnitteluohjaaja Edunvalvontajohtaja Viestintäpäällikkö Johdon assistentti Tietopalvelupäällikkö Hallintosihteeri
LAILLISUUS JA PÄÄTÖSVALTAISUUS	§ 129	
PÖYTÄKIRJAN TARKASTUSTAPA	§ 130	
ALLEKIRJOITUKSET		
	Ilkka Kanerva puheenjohtaja	Petra Määttänen sihteeri
PÖYTÄKIRJAN TARKASTUS	Pöytäkirja on tarkastettu ja todettu kokouksen kulun mukaiseksi.	
	Riitta Lehtinen	Tomi Nieminen
PÖYTÄKIRJA ON OLLUT YLEISESTI NÄHTÄVÄNÄ LIITON VERKKOSIVUILLA Todistaa	Maakuntavirasto  Hallintojohtaja	

## KOKOUKSEN LAILLISUUS JA PÄÄTÖSVALTAISUUS SEKÄ TYÖJÄRJESTYKSEN HYVÄKSYMINE

Asia Kutsu ja esityslista maakuntahallituksen kokoukseen on toimitettu 7.9.2021. Maakuntahallituksen jäsenten lisäksi kutsu ja esityslista on toimitettu maakuntahallituksen varajäsenille, jotka osallistuvat kokoukseen varsinaisen jäsenen ollessa estynyt ja varsinaisen jäsenen kutsuttua varajäsenen sijaansa, sekä maakuntavaltuuston puheenjohtajille.

Kuntalain 103 §:n 2. momentin mukaan muu toimielin kuin valtuusto on päätösvaltainen, kun enemmän kuin puolet jäsenistä on läsnä.

Kuntalain 64 §:n mukaan kuntayhtymästä on soveltuvin osin voimassa, mitä kunnasta on säädetty mainituksa kuntalain pykälässä.

Varsinais-Suomen liiton hallintosäännön luku XII § 97 ja § 98 mukaisesti toimielin voi pitää kokouksen sähköisesti:

Suljettuun sähköiseen kokoukseen voi osallistua vain sellaisesta paikasta, jossa salassa pidettävät tiedot ja kokouksessa käytyt keskustelut eivät ole ulkopuolisen kuultavissa ja nähtävissä.

Toimielin voi päättää asioita sähköisessä päätöksentekomenettelyssä kuntalain mukaisesti. Päätöksentekomenettelyä voidaan käyttää kaikkiin toimielimen päätösvaltaan kuuluviin asioihin.

Valmistelija PM/mk

Maakuntajohtajan ehdotus

Puheenjohtaja toteaa kokouksen laillisesti koollekutsutuksi ja päätösvaltaiseksi. Kokous pidetään sähköisesti.

Hyväksytään kokouksen työjärjestykseksi jäsenille toimitettu esityslista.

Päätös Puheenjohtaja Ilkka Kanerva totesi kokouksen laillisesti koollekutsutuksi ja päätösvaltaiseksi, koska läsnä oli 19 maakuntahallituksen jäsentä.

Ehdotus hyväksyttiin.

---

## PÖYTÄKIRJAN TARKASTAMINEN

Asia Varsinais-Suomen liiton hallintosäännön 18 § mukaan: "Pöytäkirjan kirjoittaa puheenjohtajan johdolla pöytäkirjanpitäjä. Pöytäkirjan allekirjoittaa puheenjohtaja ja varmentaa pöytäkirjantekijä. Pöytäkirja tarkastetaan toimitelimen päättämällä tavalla. Pöytäkirja pidetään yleisesti nähtävänä toimitelimen päättämänä aikana ja paikassa siten kuin siitä vähintään yhtä päivää aiemmin on ilmoitettu."

Maakuntahallitus (mh 23.1.2009 § 31) päätti ottaa käyttöön menettelytavan, jossa pöytäkirja kiireelliseksi arvioitujen pykälien osalta tarkastetaan kokouksessa ja tarkastusmenettely merkitään pöytäkirjaan kyseisen pykälän kohdalle.

Maakuntahallitus päätti kokouksessaan 31.3.2014 § 37, että pöytäkirja tarkastetaan sähköisesti seuraavasti:

1. Pöytäkirjanpitäjän varmentama pöytäkirja lähetetään sähköpostitse maakuntahallituksen kokouksen puheenjohtajalle hyväksymistä varten.
2. Puheenjohtaja ilmoittaa sähköpostilla hallintojohtajalle ja hallintosihteerille pöytäkirjan hyväksymisestäään.
3. Puheenjohtajan hyväksymisilmoituksen jälkeen pöytäkirja lähetetään sähköpostilla pöytäkirjan tarkastajille, jotka ilmoittavat sähköpostilla pöytäkirjan tarkastuksesta hallintojohtajalle ja hallintosihteerille.
4. Pöytäkirjan hyväksymistä koskevat sähköposti-ilmoitukset liitetään pöytäkirjaan ja puheenjohtaja allekirjoittaa tarkastetun pöytäkirjan hallintosäännön 18 §:n mukaisesti.

Valmistelija PM/HM

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus valitsee pöytäkirjantarkastajiksi Riitta Lehtisen ja Emma Lindqvistin.

Päätös Maakuntahallitus valitsi pöytäkirjantarkastajiksi Riitta Lehtisen ja Tomi Niemisen.

Lisätietoja Hallintojohtaja Petra Määttänen p. 041 502 5246, etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

## AJANKOHTAINEN KATSAUS

Asia Ajankohtainen katsaus

Valmistelija KH/mk

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus merkitsee ajankohtaisen katsauksen tiedoksi.

Päätös Maakuntajohtaja Kari Häkämies

Varsinais-Suomen työllisyysaste nousi ennätyslukemiin keväällä 2021

Varsinais-Suomen työllisyysasteen trendiluku oli vuoden 2021 toisella neljänneksellä 74,4 %. Työllisyysasteen trendi nousi 2,3 %-yksiköllä edellisvuotiseen verrattuna, mikä nosti työllisyysasteen ennätyslukemiin.

Maakunnan työllisyysasteen trendikehityksen nopean kasvun taustalla on kausitasoittamattoman työllisyysasteen hyvin voimakas nousu keväällä 2021. Tämän vuoden huhti-kesäkuussa työllisyysaste oli peräti 76,3 %, kun samaan aikaan vuonna 2020 luku oli 72,4. Vaikka työllisyysasteen yksittäisissä luvuissa on aina epävarmuutta tilaston tuottamistavasta johtuen, on Varsinais-Suomen työllisyyskehitys kuitenkin linjassa koko maan kehityksen suhteen.

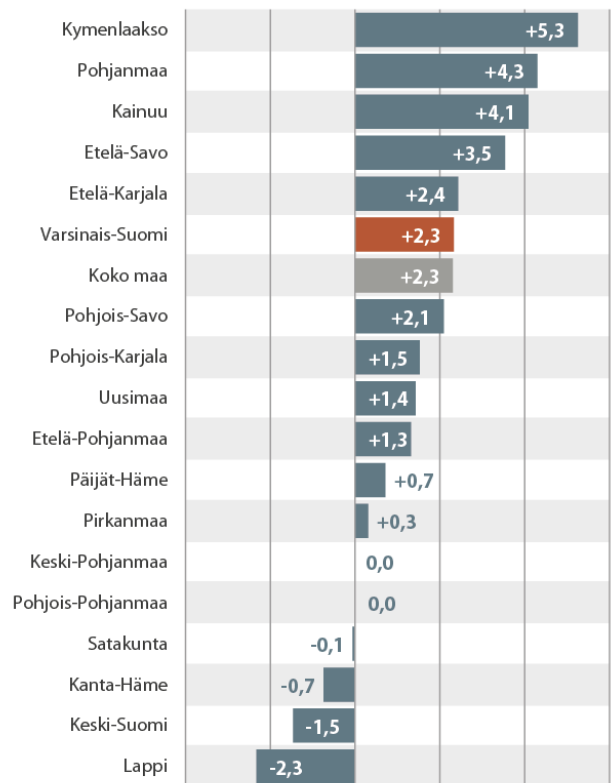
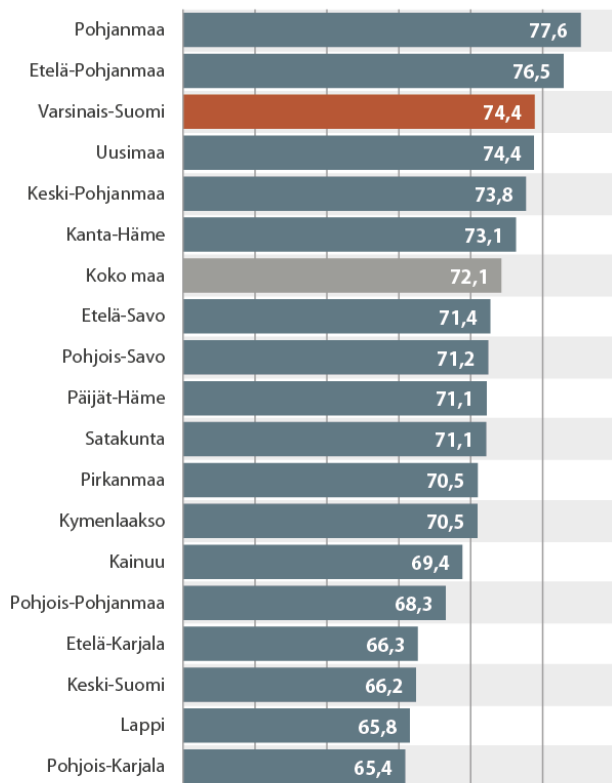
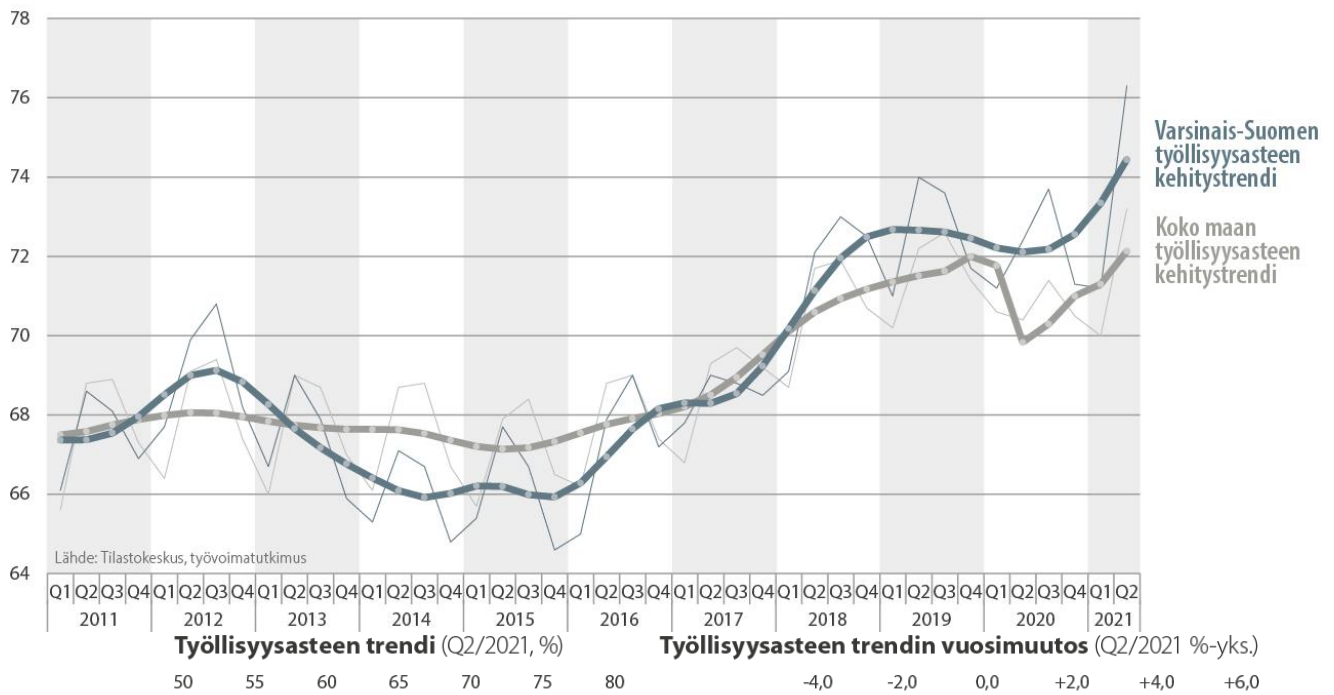
Varsinais-Suomen nopeasti kohentunut työllisyystilanne nosti maakunnan työllisyysasteen tasoihin Uudenmaan kanssa ja koko maan vertailussa kolmannelle sijalle. Varsinais-Suomen edellä ovat vain Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan maakunnat. Koko maan ja esimerkiksi Pirkanmaan työllisyysasteet jäivät kauas Varsinais-Suomen tasosta.

Neljännesvuositainen työllisyysaste laaditaan Tilastokeskuksen tekemän haastattelututkimuksen pohjalta. Tämä lisää jonkin verran etenkin maakunnallisten lukujen epävarmuutta. Pitkän aikavälin trendikehitys antaa kuitenkin varsin luotettavan kuvan työllisyyskehityksen suunnasta.

Työvoimatutkimuksen tiedonkeruuta uudistettiin vuoden 2021 alusta lähtien uuden EU-lainsäädännön mukaiseksi. Uudistuksen seurauksena esim. vanhempainvapaalla olevat luetaan aiempaa useammin ja opintovapaalla olevat aiempaa harvemmin työllisiksi, mikä kokonaisuudessaan laskee jonkin verran maan työllisyysastetta. Muutos on huomioitu takautuvasti yllä esitettyissä työllisyysluvuissa.

*Lisätietoja: tietopalvelupäällikkö Antti Vasanen, puh. 050 410 2294*

## Työllisyyssasteen kehitys (% 15–64-vuotiaat)



Lähde: Tilastokeskus, työvoimatutkimus

Varsinais-Suomeen lähes 27 miljoonaa euroa rahoitusta vuonna 2020 alkaneisiin EU-hankkeisiin

Kaikkiaan viime vuonna alkaneita EU-hankkeita oli 337 kpl ja niihin osallistui yhteensä 221 varsinaisuomalaista toimijaa. Suurimpia yksittäisiä tuensajia olivat alueen korkeakoulut ja Turun kaupunki. Selvityksen laati Turun ja Varsinais-Suomen Eurooppa-toimisto.

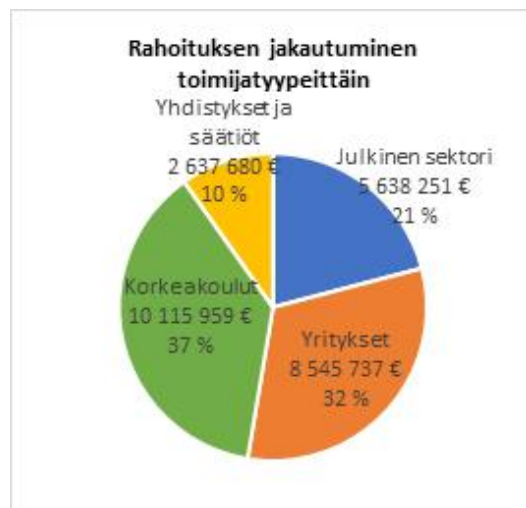
**26 938 000**  
EUROA

**337**  
HANKETTA

**76 965**  
€ / HANKE

Suurimpina tuensaajina korkeakoulut, myös yritykset saivat hyvin EU-rahoitusta

Eniten rahoitusta saivat korkeakoulut ja yritykset, joiden saama rahoitus oli lähes 70 % koko rahoituspotista. Yritys- ja yhdistystoimijat osallistuivat keskimäärin enemmän pieniin hankkeisiin ja korkeakoulut puolestaan enemmän suuriin TKI-hankkeisiin. Eniten rahoitusta sai Turun yliopisto (4,0 milj. €; 24 hanketta), toiseksi eniten Turun kaupunki (3,3 milj. €; 21 hanketta). Kolmannelle ja neljännelle sijalle ylsivät Åbo Akademi ja Turun AMK (noin 3 milj. € kumpikin). Suurimman hanketuen sai Turun kaupungin energiapositiivisia ja kestäviä kaupunkiratkaisuja kehittävä [RESPONSE-hanke](#).



EU-rahoitussaanto pysynyt suhteellisen tasaisena

Varsinais-Suomen EU-rahoitusvelvityksiä on laadittu vuodesta 2016 alkaen ensin Varsinais-Suomen liiton ja sittemmin Turun ja Varsinais-Suomen Eurooppa-toimiston toimesta. EU-rahoituksen määrä on vaihdellut eri vuosina jonkin verran, mutta keskimäärin EU-rahoitusta on tullut alueelle noin 30 miljoonaa euroa vuosittain. Huippuvuotena 2016 Varsinais-Suomeen tuli lähes 38 miljoonaa euroa EU-rahoitusta. Vuoden 2020 osalta rahoitus laskee hieman edellisvuodesta, jolloin EU-rahoitusta saatiin alueelle 27,8 miljoonaa euroa.

Lisätietoja Eurooppa-toimiston [uutisesta](#) (30.8.2021)

Koronapandemia lisännyt saariston houkuttelevuutta

Pohjoismaiden saaristoyhteistyö toteutti vuosina 2020–2021 matkapuhelinten teletunnistetietoihin pohjautuvan tutkimuksen, jonka tarkoituksena oli selvittää, miten paljon Turun saariston alueella liikkui väkeä valittuina ajankohtina vuosina 2019 ja 2020. Teletunnistetiedot saatiin TELIA:n kautta ja data-analyysistä vastasi tukholmalainen konsulttitoimisto WSP. Aiemmin sama yhtiö oli toteuttanut vastaavan tutkimuksen Tukholman saariston alueella.

TELIALta saadusta datasta pystyttiin sulkemaan pois saariston vakituiset asukkaat ja vapaa-ajanasukkaat. Samoin pystyttiin sulkemaan pois myös laivaliikenteen tuoma lisäys matkapuhelinten määrässä valittuina ajankohtina ja valituilla alueilla. Näin ollen väkimäärän lisäys perustui todellisiin vierailijoihin saaristossa.

Tulosten perusteella voitiin todeta, että Turun saaristoon tehtiin lähes 3,9 miljoonaa vierailua vuonna 2020. Tässä oli selvää lisäystä verrattuna vuoteen 2019. Näistä vierailijoista n. 1,5 miljoonaa oli yöpyviä. Lisäystä yöpyneiden määrässä oli 11–13 % verrattuna edelliseen vuoteen 2019. Tässä oli näkyvässä selvä yhteys koronapandemiaan, joka vaikutti vuoteen 2020 mutta ei vielä vuoteen 2019.

Analyysin tuloksena saatiin tietoa siitä, mistä Turun saaristoon matkailleet tulivat. Suurin osa matkailijoista tuli Varsinais-Suomen alueelta, mutta myös erityisesti pääkaupunkiseuduilta tuli runsaasti matkailijoita. Matkailijavirrat tulivat voittopuolisesti Etelä-Suomen alueelta. Itä-Suomesta ja erityisesti Lapista ei matkailijoita saaristoon juurikaan tullut. Tätä tietoa pitää hyödyntää saariston kotimaan markkinoinnissa jatkossa. Maan sisäistä matkustajapotentiaalia ei olla vielä hyödynnetty loppuun.

Pohjoismaista saaristoyhteistyötä rahoittaa Pohjoismaiden ministerineuvosto yhteistyössä jäsenorganisaatioiden, ml. Varsinais-Suomen liitto, kanssa. [www.skargardssamarbetet.org](http://www.skargardssamarbetet.org)



*Lisätietoja: Saaristo- ja maaseutuasiames Sami Heinonen, p. 0400 413 704, [sami.heinonen@varsinais-suomi.fi](mailto:sami.heinonen@varsinais-suomi.fi)*

Linkki raporttiin:

<https://wetransfer.com/downloads/0a303b2b3bf61fbf66be4444b494cb9620210901082235/2e795785339326bf4ae81048ea3a37e520210901082305/f87c03>

Maankäyttö- ja rakennuslaista tulossa kaavoitus- ja rakennuslaki

Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi kaavoitus- ja rakennuslaiksi on tulossa lausunnoille syyslokakuun lopussa. Lausuntoaikaa on 10 viikkoa. Maakuntien liittojen kannalta keskeisimmät kysymykset ovat maakuntakaavojen oikeusvaikutteisuuden rajaaminen aluerakenteen liian kapea-alaisella määrittelyllä ja siirtymäsäännökset, jotka vaikuttaisivat myös lainvoimaisten kaavojen tulkintaan ja oikeusvaikutuksiin. Kuntaliitto ja maakuntajohtajat ovat jättäneet lain valmistelijoille eräviä näkemyksensä lain valmistelusta ja luonnoksen sisällöstä. Asiaa esitellään kokouksessa.

*Lisätietoja: suunnittelujohtaja Heikki Saarento, p. 040 720 3056*

Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän kehittäminen

Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä (YKR) on Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) hallinnoima ja ylläpitämä tietoaaineisto ja -järjestelmä, joka perustuu suurelta osin Tilastokeskuksen keräämään tilastodataan. Järjestelmä on kehitetty 2000-luvun alussa ympäristöministeriön, Suomen ympäristökeskuksen ja maakuntien liittojen yhteistyönä alueiden käytön suunnittelun ja tutkimuksen tarpeisiin. Aineisto on hallintorajoista riippumaton ja tärkein maakunnan suunnittelussa (ml. maakuntakaavoitus, liikennejärjestelmäsuunnittelu) käytetty paikkatietoaineisto. Aineistoa käyttävät liittojen ja tutkimuslaitosten lisäksi suurimmat kaupungit ja yliopistot.

Tilastokeskus on vuosien varrella tiukentanut tulkintaansa ns. suorasta tunnistamisesta siten, että merkittävä osa aineistosta on salattu muilta viranomaisilta ja tehnyt aineistosta osin käyttökelvottomaksi. Maakuntien liittojen ja SYKE:n joulukuussa 2020 jättämien kannanottojen mukaisesti suojaamattoman aineiston puute estää osapuolille määrättyjen lakisääteisten tehtävien suorittamista.

Suojaamaton aineisto oli maakuntien liittojen ja kuntien käytössä vuoteen 2010 saakka. Uusimmalle vuonna 2021 alkaneelle sopimuskaudelle ei suojaamattoman aineiston käyttöön enää myönnetty käyttö lupaa.

Maakuntien liittojen, Suomen Kuntaliiton, SYKEN ja Tilastokeskuksen kokouksessa 15.1.2021 päätettiin perustaa yhteistyöryhmä, jonka tehtävä oli kuvata keskeiset ongelmat ja pyrkiä löytämään niihin ratkaisut. Työryhmä kokoontui kuusi kertaa maaliskuu-kesäkuussa 2021. Ympäristöministeriö osallistui työhön kolmessa viimeisessä kokouksessa.

Työryhmä tarkasteltiin erityisesti vaihtoehtoisia suojausmenetelmiä sekä lainsäädäntöä. Lisäksi työssä tutustuttiin muiden Pohjoismaiden käytäntöihin.

Yksittäistä nopeaa tapaa ratkaista tiedonluovutukseen liittyviä ongelmia ei löytynyt. Työryhmä esittää, että

- SYKE ja Tilastokeskus testaavat menetelmällistä satunaisotkennan soveltuvuutta aineiston salaamisen menetelmänä. Näin suojattu aineisto on luovutettavissa tutkimus- ja tilastointitarkoituksiin (7.1.). SYKEN käyttämä tietosuojan alaisten ruututietojen korvaaminen mallinnetuilla tiedoilla (7.5). Maakuntien liitot ja Kuntaliitto eivät pitäneet suojausmenetelmävaihtoehtoja heille soveltuvina ratkaisuuina.

- Lainsäädännön muutostarpeet kartoitetaan ja niitä edistetään. Esille tuotuja, muutoskohteita tunnistettiin seuraavasti:

- Maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen lakiluonnoksessa uudeksi kaavoitus- ja rakennuslaiksi 352§:ään (vastaa nykyisen MRL-lain 205§) esillä oleva Viranomaisen tiedonsaantioikeus koskee YM:n, maakuntien liittojen ja kuntien oikeutta saada asiakirjoja ja tietoja. Lakiluonnos tulee lausunnolle ja tässä yhteydessä ehdotukseen on mahdollisuus ottaa kantaa kiinnittäen erityistä huomiota salassapidettäviin tietoihin ja henkilötietoihin. Ehdotettu lakiluonnos ei toteutuessaan riittäne ilman laki tilastokeskuksesta ja tilastolain muutoksia.

- Muutos lakiin Suomen ympäristökeskuksesta: arvioidaan, voidaanko laissa säätää tehtävistä ja tiedonsaantioikeuksista.

- Muutos lakiin Tilastokeskuksesta: mahdollisuus rajattuun viranomaiskäyttöön luovuttamiselle. Tilastolain ja laki Tilastokeskuksesta uudistuksen edetessä asia on mahdollisuus nostaa esiin.

- Täydentävien tietolähteiden käyttö.

- Pällekkäisen aineiston luominen, ylläpitäminen ja jakaminen toisen viranomaisen (ei tilastoviranomainen) toimesta, kuten SYKE.

*Lisätietoja: suunnittelujohtaja Heikki Saarento, p. 040 720 3056*

Maakunnallinen tilaisuus käsittelee metsien ja ilmastotavoitteiden suhdetta

Suomen metsäkeskus, Varsinais-Suomen liitto, Valonia ja Varsinais-Suomen ELY-keskus / [Kohti hiilineutraaleja kuntia ja maakuntia \(Canemure\) -hanke](#) järjestävät yhteistyössä ajankohtaisen verkkotilaisuuden

Monikäyttöiset metsät ja ilmastotavoitteet Varsinais-Suomessa -webinaari torstaina 23.9.2021 klo 9 – 15 ([LINKKI OHJELMAAN JA ILMOITTAUTUMISEEN](#))

Aamupäivän alustuksissa ja paneelikeskustelussa nostetaan esiin metsien monet merkitykset ja muuttuvan ilmaston haasteet metsien hoidolle. Iltapäivällä fokuksessa ovat monitavoitteiset ja -käyttöiset kuntametsät. Kuntaliiton ja case-alustusten johdattamana siirrytään keskusteluun pienryhmissä: miten kunta voi johtaa ilmastokestävän metsätalouden asiaa?

Mukaan kutsutaan erityisesti kuntien edustajat (kuntapäätäjät, kuntastrategian valmistelijat, kaavoittajat, kuntametsien hoidosta vastaavat), Lounais-Suomen metsäneuvoston jäsenet ja monet metsäalan toimijat, metsänomistajat, tutkijat sekä kansalais- ja etujärjestöt.

*Lisätietoja: Aleksis Klap ja Riikka Leskinen*

Viranhaltijat 15 kunnasta kehittämässä hankintaosaamista – hankinnoilla merkittävä vaikutus sekä aluetalouteen että ilmastopäästöihin

Valonian Kohti parempia hankintoja -koulutuskokonaisuus päättyi elokuun lopussa. Kolmiosainen koulutussarja järjestettiin kevään ja kesän 2021 aikana. Koulutukseen ilmoittautui lähes 60 kuntien viranhaltijaa, jotka tekevät hankintoja oman toimensa ohessa.

Kunnilla on hankintojen kautta alueellaan merkittävä ostovoima ja vaikuttamismahdollisuus. Jokainen hankintapäätös kuluttaa paitsi kunnan verovaroja, vaikuttaa myös muun muassa työllisyyteen, ilmastopäästöihin, markkinoiden toimivuuteen, kiertotalouteen sekä uudenlaisten palveluiden kehittämiseen. Vuonna 2015 Suomen julkisten hankintojen hiilijalanjälki vastaa noin viidennestä Suomen kulutusperusteisesti lasketuista kasvihuonekaasupäästöistä.

Hankintoja tehdään kunnissa monilla eri toimialoilla ja eikä hankintoihin liittyvää osaamista useinkaan päivitetä johdonmukaisesti. Nyt järjestetty koulutus oli suunnattu erityisesti varsinaissuoma-

laisten kuntien keskijohdolle ja henkilöille, jotka tekevät hankintoja oman toimensa ohessa. Osallistajat edustivat 15 eri varsinaissuomalaista kuntaa ja osallistujien toimialajakauma oli monipuolinen, aina taloushallinnosta ICT-palveluihin ja teknisestä sektorista ruokapalveluihin.

Varsinais-Suomen kuntien hankinta-asiantuntijat ovat viime aikoina lisänneet hankintoihin liittyvää keskinäistä keskusteluaan ja kehittävää yhteistyötään alueellisen hankinta-asiantuntijoiden verkoston kautta. Verkosto kokoontuu Valonian kutsumana joka toinen kuukausi ja verkostolle tarjotaan myös syventäviä infoja ajankohtaisista aiheista, joita ovat viime aikoina olleet esimerkiksi puhtaiden ajoneuvojen direktiivi, hankinnoilla työllistäminen sekä riskienhallinta. Verkostotyö on osa kansallisen kestävien ja innovatiivisten hankintojen Keino-osaamisverkoston alueellista työtä, jota koordinoidaan Valoniassa.

Kohti parempia hankintoja -koulutus järjestettiin osana [Circwaste – Kohti kiertotaloutta - hanketta](#) sekä Valonian työtä [Keino-osaamiskeskusken alueellisena kestävien hankintojen muutosaagenttina](#).

*Lisätietoja: Riikka Leskinen, p.044 907 5995*

Ehdotus hyväksyttiin.

Merkittiin, että Pekka Myllymäki saapui klo 10.06.

---

VARSINAIS-SUOMEN LUONNONARVOJEN JA -VAROJEN VAIHEMAAKUNTAKAAVAN MÄÄRÄÄMINEN  
TULEMAAN VOIMAAN

Asia Maakuntavaltuusto hyväksyi Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavan kokouksessaan 14.6.2021. Hyväksymispäätöksestä tehtiin 4 kpl valituksia, jotka tullaan käsittelemään muutoksenhakuviranomaisena toimivassa Turun hallinto-oikeudessa.

Maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n mukaisesti maakuntahallitus voi valitusajan kuluttua määrätä maakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Päätös on annettava viivytyksettä tiedoksi valittajille ja muutoksenhakuviranomaiselle. Lisäksi voimaantullut maakuntakaava saatetaan tiedoksi niille ministeriöille, joita asia koskee sekä muille asetuksen 95 §:ssä mainituille viranomaisille. Muutoksenhakuviranomainen voi kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

Maakuntakaava tulee voimaan, kun päätöksestä on kuulutettu maakuntakaavan alueeseen kuuluvissa kunnissa, niin kuin kunnalliset ilmoitukset niissä julkaistaan. Jos maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla on määrätty kaava tulemaan voimaan ennen kuin päätös on saanut lainvoiman, kuuluttaminen voidaan tehdä välittömästi määräyksen antamisen jälkeen (MRA § 93).

Varsinais-Suomen liitto kuuluttaa maakuntavaltuuston hyväksymispäätöksestä liiton virallisessa ilmoituslehdissä (Turun Sanomat, Åbo Underrättelser) sekä liiton internetsivuilla ja ilmoitustaululla. Varsinais-Suomen liitto lähettää kuulutuskirjeen jäsenkunnilleen, joiden tulee kuuluttaa maakuntakaavan hyväksymispäätöksestä kunkin kunnan oman kunnallisten ilmoitusten julkaisukäytännön mukaisesti. Kuulutus on pantava näkyviin kunnan omalle ilmoitustaululle.

Selvyyden vuoksi maakuntahallituksen on syytä myös todeta, että maakuntavaltuuston hyväksymispäätöksellä kumoutuvat voimassa olevien maakuntakaavojen kaava-asiakirjoissa (Kaavamerkinnät- ja -määräykset, kaavaselostus) kuvatut merkinnät.

Valmistelija HS/em

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus päättää

1. määrätä Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla ja
2. todeta, että voimaantullessaan vaihemaakuntakaava kumoaa voimassa olevista maakuntakaavoista merkinnät, jotka on kuvattu kaava-asiakirjoissa (Kaavamerkinnät ja -määräykset, Kaavaselostus).

Päätös Suunnittelujohtaja Heikki Saarento esitteli asian.

Ehdotus hyväksyttiin.

Lisätietoja Suunnittelujohtaja Heikki Saarento, puh. 040 720 3056, etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

## LAUSUNTO HALLINTO-OIKEUDELLE LIITTYEN CENTRAL BALTIC INTERREG -OHJELMASTA RAHOITETUN MOBICARNET-HANKKEEN TAKAISINPERINNÄSTÄ 2021 TEHTYYN VALITUKSEEN

Asia MobiCarnet-hanke hyväksyttiin rahoitettavaksi Central Baltic-ohjelman hallintokomiteassa 25.8.2015. Hankkeen päävastaullinen taho on virolainen ERAA (Association of Estonian International Road Carriers). Hankkeen tavoitteena oli hankesuunnitelman mukaan toteuttaa integroitu järjestelmä kuljetusasiakirjojen automaattiseen ja paperittomaan hallintaan sekä tavaroiden liikkumisen seurantaan reaaliajassa. Hankkeen toteutusaika oli 1.9.2015-31.8.2017. Hankkeen partnerina on suomalainen SKAL kustannus Oy. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 1 973 204,99 euroa, josta EU-tuen osuus 1 627 224,24 euroa. Hankkeelle on tähän mennessä maksettu tukea 850 049,92 euroa, jonka osalta hallintoviranomainen on kokonaisuudessaan tehnyt takaisinperintäpäätöksen 27.4.2021.

MobiCarnet-hankkeen pääpartneri ERAA on hakenut oikaisua takaisinperintäpäätöksestä maakuntahallitukselta. Maakuntahallitus on päätöksellään hylännyt hakijan tekemän oikaisuvaatimuksen kokouksessaan 21.6.2021 (§ 102).

ERAA on 9.7.2021 toimittanut maakuntahallituksen päätöksestä hallinto-oikeudelle valituksen, joka koskee Central Baltic Interreg-ohjelman hallintoviranomaisen 27.4.2021 tekemää hankkeelle jo maksetun tuen takaisinperintäpäätöstä ja maakuntahallituksen päätöstä 21.6.2021.

Hallinto-oikeus on pyytänyt 11.8.2021 maakuntahallitukselta lausuntoa, josta ilmenee

- selostus asiasta
- vastaus valituksessa esitettyihin vaatimuksiin (mukaan lukien päätöksen täytäntöpanon kieltämisestä koskeva vaatimus) ja niiden perusteluihin sekä
- lausuntoa esitetystä selvityksestä.

Lisäksi hallinto-oikeus pyytää toimittamaan asian käsittelyssä kertyneet ja siihen liittyvät asiakirjat.

Lausunto pyydetään toimittamaan hallinto-oikeudelle 17.9.2021 mennessä.

Maakuntahallitus toteaa, ettei ERAA:n valitus hallinto-oikeudelle tuo esille mitään uutta oleellista tietoa, eikä se näin ollen anna aihetta muuttaa 27.4.2021 annettua päätöstä hankkeelle maksettu jen tukien takaisinperinnästä tai maakuntahallituksen päätöstä 21.6.2021 oikaisun osalta.

Maakuntahallitus katsoo, että takaisinperintäpäätös on perusteltu sopimusrikkomuksesta ja laittomasta valtiontuesta johtuen. Prosessissa on noudatettu hankkeen asianmukaista kuulemista rahoitussopimuksen 13 §:n mukaisesti. ERAA:n esille tuomat vetoamukset takaisinperinnän suhteellistamisesta on käsitelty yksityiskohtaisessa vastineessa; takaisinperinnän kohtuullistamiseen hallintoviranomaisella ei ole perustetta eikä mahdollisuutta.

Alla maakuntahallitus antaa ensin oman selostuksensa asiasta (kappale 1) ja tämän jälkeen vastaa yksityiskohtaisesti valituksessa esitettyihin vaatimuksiin ja niiden perusteluihin (kappale 2). Lopuksi maakuntahallitus yksilöi lausuntoon sisällyttämänsä asiakirjat, joita on pyydetty.

1. Selostus asiasta; taustatiedot hallinto-oikeudelle Central Baltic -ohjelman hallinnoinnista sekä MobiCarnet-hankkeen toteutuksesta

1.1. Taustatiedot hallinto-oikeudelle Central Baltic -ohjelman hallinnoinnista

Varsinais-Suomen liitto toimii Central Baltic -ohjelman hallintoviranomaisena (Managing Authority/MA), johon myöhemmin viitataan myös lyhenteellä MA tai vastatessa ERAA:lle lyhenteellä VSL/MA.

Central Baltic -ohjelmaa (jäljempänä CB) rahoittavat Euroopan Unioni sekä siihen osallistuvat jäsenvaltiot Suomi, Viro, Ruotsi ja Latvia. Jäsenvaltiot ovat nimenneet Varsinais-Suomen liiton ohjelman hallintoviranomaiseksi ja tarkastusviranomaiseksi (Audit Authority, jäljempänä

AA). CB:lle on vuosille 2014–2020 määritelty tavoitteet ja budjetti, joiden toteutumisesta hallintoviranomainen raportoi komissiolle ja jäsenvaltioille. Ohjelman toteutus koostuu hankkeiden rahoittamisesta ja niiden toteuttamiseen liittyvistä tehtävistä. Hankkeet toimittavat hankehakemuksen, jonka ohjelman henkilöstö ja jäsenvaltioiden edustajista koostuva hallintokomitea arvioi. Hallintokomitea päättää joko hyväksyä tai hylätä hankkeen. Hyväksytyyn hankkeen kustannusarvio, tavoitteet ja kesto vahvistetaan hakulomakkeen mukaan. MA allekirjoittaa hyväksytyjen hankkeiden kanssa rahoitus sopimuksen (Subsidy Contract), ohjeistaa ja seuraa hankkeiden toteutumista. Puolivuositain hankkeet raportoivat etenemisestään toimittamalla toiminta- ja kuluraportin. Kulut hanke on tosiasiallisesti jo maksanut ja ne katetaan ohjelmasta aina jälkikäteen. Ohjelman virallinen kieli on englanti, mistä syystä viitteet ohjelman asiakirjoihin ovat englanniksi.

Hallintoviranomaisen sekä tarkastusviranomaisen rooli ja tehtävät on määritelty EU-asetuksessa, ohjelman toteuttaja-osapuolten välisessä sopimuksessa, ohjelman hallinto- ja valvontajärjestelmän kuvauksessa, sekä tarkastusviranomaisen tarkastusmanuaalissa ja kansainvälisissä tarkastusstandardeissa. Näistä tärkeimpiä tehtäviä ovat:

- Hallintoviranomainen: 1303/2013 Art 125.1. Hallintoviranomainen vastaa toimenpideohjelman hallinnoinnista moitteettoman varainhoidon periaatetta noudattaen.; Art 125.3. Hallintoviranomainen osallistuu toimien valintaan; Art 125.4. Kun kyseessä on toimenpideohjelman varainhoito ja valvonta, hallintoviranomaisen tehtävänä on a) tarkistaa, että osarahoitetut tuotteet ja palvelut on toimitettu ja että tuensaajien ilmoittamat menot on maksettu ja että ne ovat sovellettavan lainsäädännön, toimenpideohjelman ja toimelle asetettujen tukiedellytysten mukaiset; ... c) ottaa käyttöön todetut riskit huomioon ottaen tehokkaita ja oikeasuhteisia pe-  
tostentorjuntatoimenpiteitä; e) laatia varainhoitoasetuksen 59 artiklan 5 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettua johdon vahvistuslausuma ja vuotuinen yhteenveto.
- Central Baltic -ohjelmassa MA hoitaa myös todentamisviranomaisen (Certifying Authority, CA) tehtävät: 1303/2013 Art 126.1. Toimenpideohjelman todentamisviranomaisen tehtävänä on erityisesti a) laatia maksatushakemukset ja toimittaa ne komissiolle sekä todentaa, että ne on laadittu luotettavien kirjanpitojärjestelmien ja tarkistettavissa olevien todentavien asiakirjojen perusteella ja että niihin on kohdistunut hallintoviranomaisen tekemiä tarkastuksia; b) laatia varainhoitoasetuksen 59 artiklan 5 kohdan a alakohdassa tarkoitettu tilitys; c) todentaa tilityksen täydellisyys, oikeellisuus ja totuudenmukaisuus ja se, että kirjatut menot ovat sovellettavan lainsäädännön mukaiset ja aiheutuneet toimenpideohjelmaan sovellettavien perusteiden mukaisesti rahoitettaviksi valituista toimista, jotka ovat sovellettavan lainsäädännön mukaiset; d) varmistaa, että käytössä on kutakin toimea koskevan kirjanpitoaineiston tallentamiseen ja säilyttämiseen tarkoitettu tietokoneistettu tietojärjestelmä, joka käsittää kaikki maksatushakemusten ja tilityksen laatimiseen vaaditut tiedot, mukaan lukien tiedot takaisin perittävistä määristä, takaisin perityistä määristä sekä määristä, jotka on palautettu johonkin toimeen tai toimenpideohjelmaan tarkoitettua rahoitusosuuden täysimääräisen tai osittaisen peruuttamisen johdosta; e) varmistaa, että se on saanut hallintoviranomaiselta maksatushakemusten laatimista ja esittämistä varten tarvitsemansa tiedot menoja koskevista menettelyistä ja tarkastuksista; f) ottaa maksatushakemusten laadinnassa ja esittämisessä huomioon kaikkien tarkastusviranomaisen tekemien tai sen vastuulla tehtyjen tarkastusten tulokset; h) pitää kirjaa takaisin perittävistä määristä ja määristä, jotka on poistettu johonkin toimeen osoitetun rahoitusosuuden täysimääräisen tai osittaisen peruuttamisen johdosta. Takaisin perityt määrät palautetaan unionin talousarvioon ennen toimenpideohjelman sulkemista vähentämällä ne seuraavasta menoilmoituksesta.
- Tarkastusviranomaisen: 1303/2013 Art 127.1. Tarkastusviranomaisen on varmistettava, että tehdään tarkastuksia, jotka koskevat toimenpideohjelman hallinto- ja valvontajärjestelmän asianmukaista toimintaa sekä toimista ilmoitettujen menojen perusteella poimittua asianmukaista otosta; Art 127.4. Tarkastusviranomaisen on kahdeksan kuukauden kuluessa toimenpideohjelman hyväksymisestä laadittava tarkastusten toimittamista koskeva tarkastusstrategia; Art 127.5. Tarkastusviranomaisen on laadittava a) varainhoitoasetuksen 59 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukainen tarkastuslausunto; b) tarkastuskertomus, jossa esitetään

tärkeimmät havainnot 1 kohdan mukaisesti tehdyissä tarkastuksissa, mukaan lukien hallinto- ja valvontajärjestelmissä havaitut puutteet sekä ehdotetut ja toteutetut oikaisutoimet.

Kustannusten maksaminen hankkeille ja tarkastukset toteutetaan ohjelmassa siten, että

- 1) kukin partneri toimittaa puolivuositteiset kuluraporttinsa kansalliselle tilintarkastajalle, nk ensimmäisen tason valvojalle.
- 2) pääpartneri toimittaa ensimmäisen tason valvojien hyväksymät kuluraportit ja kokoamansa sisältöraportin ohjelman sihteeristölle/MA:lle.
- 3) Sihteeristö ja MA tekee omat tarkastuksensa ja todentaa tukikelpoiset kustannukset.
- 4) Ohjelman tarkastusviranomainen tekee vuosittain todennetuista kustannuksista otannan ja kansalliset toisen asteen tarkastajat tarkastavat otantaan päätyneet hankkeet.
- 5) Toisen asteen tarkastajat toimittavat raporttinsa luonnoksen tarkastuksen kohteelle ja Saavat siihen vastineen.
- 6) Toisen asteen tarkastajat toimittavat lopullisen raporttinsa tarkastettavalle, sekä ohjelman hallinto- ja tarkastusviranomaiselle.
- 6) Hallintoviranomainen toimittaa tarkastusviranomaiselle vuosittain raportin siitä, miten se on korjannut tarkastajien havaitsemat puutteet.
- 7) Tarkastusviranomainen raportoi vuosittaisessa tarkastuskertomuksessaan komissiolle siitä, onko hallintoviranomainen tehnyt tarvittavat korjaavat toimenpiteet ja varmistanut kulujen tukikelpoisuuden otannassa olleiden hankkeiden ja ohjelman osalta laajemmin.

## 1.2. Yhteenveto hallintoviranomaisen ratkaisun perusteista

Takaisinperintäpäätöksessä on esitetty kaksi toisistaan riippumatonta perustetta takaisinperinnälle (väärän tai puutteellisen tiedon antaminen hakulomakkeessa sekä velvoite periä takaisin laittomaksi havaittu valtiontuki). Kumpikin näistä yksinään riittää takaisinperinnän perusteeksi.

### 1.2.1 ERAA on antanut väärää tai puutteellista tietoa hakulomakkeessa

Takaisinperintään on ryhdytty ensinnäkin, koska ERAA on antanut väärää tai harhaanjohtavaa tietoa MobiCarnet-hankkeen hakulomakkeessa.

MobiCarnet-hanketta on toteutettu hakulomakkeesta kuvatusa hankesuunnitelmasta poikkeavalla tavalla. Hakemuksesta puuttuvat tiedot ovat tulleet MA:n tietoon hankkeen toteutuksen aikana yksi kerrallaan kumulatiivisesti. Niiden merkitys kokonaisuuden kannalta on selvinnyt vähitellen.

Kesällä 2017 MA sai käsittelyynsä hankkeen kolmannen maksatushakemuksen, jossa se havaitsi paljon epäselvyyksiä kustannuksissa. Lisäksi muut pitkän ajan kuluessa esille tulleet huolestuttavat tiedot kumuloituivat niin, että MA ei ole voinut todentaa ja maksaa hankkeen hakemia kustannuksia kolmannesta maksatuskaudesta alkaen. MA on sen sijaan selvittänyt avoimena olleita epäselviä kysymyksiä kirjallisin lisäselvityspyynnöin sekä tapaamisissa. Lopulta selvitykset johtivat siihen, että takaisinperintä aloitettiin keväällä 2018. Hakulomakkeessa ilmoitetusta poikennut tapa, jolla hanke toteutettiin, täyttää myös laittoman valtiontuen kriteerit.

MobiCarnet-hanke on jättänyt hakulomakkeessa mainitsematta useita merkityksellisiä seikkoja, joita on kuitenkin tosiasiallisesti toteutettu hankkeessa:

- a) Norwegian Grants -ohjelmasta rahoitettu MobiCarnet-nimistä hanketta ei ole mainittu hakulomakkeessa tällaiselle tiedolle varatussa kohdassa ("Synergies with other projects. What are synergies with other past or current EU and other projects or initiatives." sekä "Building on available knowledge".)
- b) Hakijalla on ollut tarkoitus perustaa yritys Central Baltic -ohjelmasta rahoitetun MobiCarnet-nimisen IT-alustan ylläpitämiseksi. Yritystä ei ole mainittu hakulomakkeessa tällaiselle tiedolle varatussa kohdassa. Kuitenkin hakija ja suomalaispartneri ovat sisällyttäneet tiedot yrityksen perus-



tamisen yksityiskohdista keskinäiseen partnerisopimukseensa. ("Durability and transferability of main outputs. How will the project ensure that project outputs and results have a lasting effect beyond project duration", "Work Package/Durability and transferability of main outputs", jossa "How will the project ensure that the work package outputs are applicable and replicable by other organisations/regions/countries outside the current partnership" ja "How will the work package main outputs be further used once the project has been finalised")

c) MobiCarnet IT-alustalle haettiin hankkeessa tuotesuojaa, jota ei ole mainittu hakulomakkeen kustannusarviossa.

d) Hankkeessa on syntynyt kustannuksia markkinointisuunnitelman laatimisesta. Näitä aktiviteetteja tai niihin liittyviä kustannuksia ei ole mainittu hakulomakkeessa tai sen kustannusarvioissa.

e) Central Baltic -ohjelmasta rahoitetun MobiCarnet IT-alustan ylläpidosta aiottiin veloittaa käyttäjiä. Mahdollisia ylläpitokustannuksia tai laskelmia ylläpitokustannusten tai voiton suhteesta ei ole mainittu hakulomakkeessa tai sen kustannusarvioissa tällaiselle tiedolle varatussa kohdassa. ("Durability and transferability of main outputs. How will the project ensure that project outputs and results have a lasting effect beyond project duration", "Work Package/Durability and transferability of main outputs", jossa "How will the project ensure that the work package outputs are applicable and replicable by other organisations/regions/countries outside the current partnership" ja "How will the work package main outputs be further used once the project has been finalised" sekä kustannusarvion "net income" ja/tai liitteet, jotka osoittavat että kustannuksia kerätään vain menojen kattamiseen eikä kyseessä ole voitto.)

MA toteaa, että hankehakemus arvioidaan kokonaisuutena ja siitä arvioidaan seuraavin perustein: hankkeen konteksti (oleellisuus ja strategia), yhteistyön luonne, odotetut tulokset ja tuotokset, hanketoimijoiden soveltuvuus. Kukin MA:n esille tuomasta seikasta olisi yksinään ja erityisesti yhdessä vaikuttanut MA:n tai hallintokomitean hankearviointiin ja siten lopulliseen rahoituspäätökseen kielteisesti. Arviointikriteerit alakohdittain on tuotu esille ohjelmamanuaalin kappaleessa 2.7. Application and assessment procedures.

MA:n tutkiessa Norwegian Grants -ohjelmasta rahoitettua MobiCarnet -nimistä hanketta on edelleen selvinnyt, että:

a) Central Baltic -ohjelmasta ja Norwegian Grants -ohjelmasta rahoitetuilla hankkeilla on useita yhteneväisyyksiä:

- Tuotteella on sama nimi, MobiCarnet.
- Molemmat hankkeet koskevat kuljetussektorin ja transitioliikenteen sähköistä kuljetusdokumentaatiota
- Molemmat ovat määritelleet logistiikkayritykset, kuljetuspalveluyritykset, tullin ja veroviranomaiset sekä oleelliset ministeriöt sidosryhmikseen
- Molemmissa käsitellään Luhamaan raja-asemaa
- Molemmat nimeävät ratkaistavina asioina nopeammat ja helpommat rajanylitykset, mahdollisimman vähäisen paperityön ja pitkät jonot
- Molemmat ovat määritelleet CO2- päästöjen tai vähemmän stressaavat työolosuhteet rekka-kuskeille keskeisinä resurssisäästöinä
- Molemmat käsittelevät päästöjen vähentämistä tai niiden laskemista
- Kustannussuunnitelmissa (ennakoidut kustannukset ja niiden laajuus) on yhteneväisyyksiä
- Yritys, joka Norwegian Grants -hankkeessa oli tunnustettu sopivaksi partneriksi tulevaisuudessa, on valittu kehittämään CB-ohjelman tuloksia
- 

Näiden tietojen perusteella on selvää, että Norwegian Grants -ohjelmasta rahoitettu MobiCarnet-niminen hanke olisi pitänyt mainita hakulomakkeessa.



MA määrittelee hankkeen/projektin sellaisena kokonaisuutena, johon haetaan tiettyä tarkoitusta varten tietynsuuruista tukea määritellyksi ajaksi. Näillä kriteereillä arvioiden projekti on pantu täytäntöön.

b) Norwegian Grants -ohjelmasta rahoitetun esiselvityksen sivulla 72 todetaan, että MobiCarnet-tuotteen oletetaan olevan "very profitable".

Norwegian Grants -ja Central Baltic -ohjelmista rahoitettujen hankkeiden monien yhteneväisyyksien vuoksi MA on tullut siihen johtopäätökseen, että hakija on antanut MA:lle virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja salannut tietoja MobiCarnet-nimisen IT-alustan todellisista ennakoituista tuloista.

c) Norwegian Grants -ohjelmasta rahoitetussa liiketoimintasuunnitelmassa todetaan kappaleessa 11.3 että tuotekehitysprojektia suunnitellaan haettavaksi Enterprise Estonia -rahastosta. MA on selvittänyt Enterprise Estonia -viranomaisilta, onko hakija saanut tuotekehitysprojektille rahoitusta suunnitellusti. Enterprise Estonia toteaa, että MobiCarnet-tuotekehitykseen ei heiltä myönnetty rahoitusta.

MA on tullut siihen johtopäätökseen, että hakija on sen sijaan esittänyt vastaavan hakemuksen Central Baltic -ohjelmassa 18.12.2014 auenneessa rahoitushaussa.

MA on toimittanut hakijalle sekä hallinto-oikeudelle listan yhteneväisyyksistä Norwegian Grants -ohjelmasta ja Central Baltic -ohjelmasta rahoitettujen hankkeiden välillä. Näiden perusteella se katsoo, että tieto Norwegian Grants -hankkeesta olisi ollut keskeinen tekijä Central Baltic -ohjelman hanketta arvioitaessa ja sille rahoitusta myönnettäessä. Hakija ei ole selvittänyt MA:n havaintoja yhteneväisyyksistä.

MA:n selvityksistä kävi myös ilmi, että hakija on jo 17.6.2013 rekisteröinyt Tsekin tasavallassa (Czech Industrial Property Office) tuotemerkin "MOBI CARNET". Toimialaksi on merkitty tulli- ja rahtiasiakirjat. Hakija ei ole kertonut rekisteröinnistään oma-aloitteisesti ja läpinäkyvästi.

1.2.2 ERAA on saanut SEUT 107(1) artiklan vastaisesti laitonta valtiontukea

Taustana hallinto-oikeudelle kuvataan tarkastusprosessi takaisinperintää koskevan tilikauden osalta Central Baltic -ohjelmassa.

Ohjelman tarkastusviranomainen (Audit Authority, myöhemmin myös AA) toimitti komissiolle 28.2.2018 vuotuisen tarkastuskertomuksensa (ACR). Tarkastuskertomuksessa ohjelman tukikelvottomien kustannusten osuus oli 14,61 %, mikä oli MobiCarnet-hankkeessa havaitun laittoman valtiontuen seurausta. Tarkastuksen kohteena oli 2,6 MEUR arvosta hankemaksatuksia. MobiCarnet-hankkeen osuus tukikelvottomista kustannuksista oli 420 KEUR, kun taas kaikissa muissa hankkeissa yhteensä havaittujen tukikelvottomien kustannusten osuus 2 KEUR. Tarkastusotantaan sisältyi 17 % tarkastuskaudella maksetuista kustannuksista ja 18 % rahoitetuista hankkeista. Yhteensä otannassa oli 15 hanketta ja 26 partneria, joista kaksi MobiCarnetin.

AA yhtyy tarkastuskertomuksessaan Viron toisen asteen tarkastajan epäilykseen siitä, että MobiCarnet-hankkeen tuki täyttää laittoman valtiontuen kriteerit, mistä syystä AA:n suositus MA:lle oli poistaa MobiCarnet-hankkeen kaikki kustannukset tilityksistä, jotka toimitettiin komissiolle. MA olikin jo itsenäisesti poistanut nämä kustannukset tilityksistä, perustuen lakisääteiseen velvollisuuteensa olla sisällyttämättä komissiolle tehtäviin maksupyyntöihin menoja, joiden laillisuuden ja asiamukaisuuden arviointi on meneillään.

Käsillä olevassa tilanteessa, jossa tukikelvottomat kustannukset ylittivät 2% olisi unionin kustannusarviolle tapahtunut vahinko korjattava nk ekstrapoloimalla eli tekemällä tarpeellinen vähennys kaikista (otannassa olleista) hankkeista. Tällöin laskennallinen jäännösvirhe saadaan alle 2%:n. AA:n suositus oli kuitenkin esittää komissiolle, että 14,61% virhe ei ole ohjelman todellisuutta kuvastava lopullinen luku, vaan heijastaa yksittäisen hankkeen ongelmia. Voidakseen perustella tä-

män väittämän, tarkastusviranomaisen käynnisti järjestelmätarkastuksen, joka keskittyi hankkeiden arviointi- ja valintaprosessiin sekä valtiontuen käsittelyyn ohjelmassa.

Komissio on 26.4.2018 päivätyllä päätöksellä lopettanut rahojen maksamisen Central Baltic-ohjelmalle siihen asti, kunnes AA:n tarkastuskertomuksessa esille nostamat epäilykset tukikelvottomista kustannuksista on ratkaistu. Kirje on komission prosessissa normaali toimenpide ja sen sisältö on pitkälti standardisoitu. Vaikka komissio ei ota kantaa yksittäisiin tapauksiin, vaan reagoi automaattisesti 2 % rajan ylityttyä, komissio kirjeessään viittaa siihen, että korkea virheprosentti johtuu mahdollisesta valtiontukirikkomuksesta, joka liittyy yksittäiseen hankkeeseen (engl. Operation). Komissio on näin yhtynyt ohjelman viranomaisten näkemykseen korkean virheprosentin syistä. Komissio myös toteaa, että kustannukset on alustavasti vähennetty komissiolle tehdyistä tilityksistä. Kirjeellään komissio antaa ohjelmaviranomaisille tehtävän oikaista kyseiseen hankkeeseen liittyvät tukikelvottomat kustannukset ja ryhtyä toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, ettei vastaavaa tapahtuisi jatkossa.

Komission 26.4.2018 päivätyt kirje toteaa:

In this context the programme authorities are invited to report on the implementation of preventive and corrective measures to improve the functioning of the management and control system of the programme in question for the future and the necessary financial corrections for the established systems deficiencies and irregularities for the past.

The measures may include:

1. The programme authorities should finalise the assessment of the State aid case and conclude on whether there is a breach of State aid rules or not. If a breach is confirmed, the programme authorities are requested to correct the irregular operation and to confirm their agreement to make the necessary level of correction to bring the RTER below 2% for the rest of the programme in a future payment claim.
2. The programme authorities should improve their management verifications to prevent the occurrence of similar irregularities in the future.
3. The audit authority should review the adequacy of the preventive and corrective measures taken and reported to the Commission.)

Järjestelmätarkastuksessaan AA tarkasti komission 26.4.2018 kirjeessään listaamien asioiden toteutumisen, eli hallintoviranomaisen ja sen hallinto- ja valvontajärjestelmien ja erityisesti valtiontukiarvioinnin toimivuuden. Komissio on määritellyt niin kutsutut keskeiset vaatimukset, joiden tulee täytyä kussakin toimenpideohjelmassa; AA:n tehtävänä on tarkastaa toimenpideohjelma keskeisten kriteerien valossa. Kirjeessään komissio viittaa keskeiseen vaatimukseen 4, eli riittävät hallinnon varmennukset. Tämä on yleisin kaikista keskeisistä vaatimuksista. Valtiontukisäännösten noudattamisen osalta AA tarkasti eritoten keskeisen vaatimuksen 2, toimien asianmukainen valinta, ja tähän komissio myös keskittyi viestinnässään. Osana tarkastusta olivat toisen asteen tarkastuksessa esille nousseet hankkeet, ml MobiCarnet. AA toimitti 25.5.2018 MA:lle ja samalla komissiolle järjestelmätarkastuksen raporttiluonnoksen. Luonnos sisälsi suosituksia MA:lle. AA:n tarkastus vahvisti Viron toisen asteen tarkastajan näkemyksen, että MobiCarnet-hankkeen tuki täyttää laitoman valtiontuen kriteerit. AA:n tarkastus kattoi koko hankkeen toiminnot ja molempien partnerien osuuden. Tässä vaiheessa ei ollut enää tarpeen lähettää uusia tarkastusraportteja hankepartnerille, sillä AA vahvisti kansallisen toisen asteen tarkastajien jo esille tuomat havainnot.

MA on toimittanut vastauksensa 18.6.2018 ja vahvistaa noudattaneensa kaikkia suosituksia, mukaan lukien MobiCarnetin osalta käynnistämänsä takaisinperintäprosessin. MA on toimittanut hakijalle lisäselvityspyynnön (Amicable Letter), joka on rahoituspäätöksen mukaisesti takaisinperinnän ensimmäinen vaihe.

Sillä, että AA sisällytti MobiCarnetin valtiontukiarvioinnin järjestelmätarkastukseensa, ohjelmaviranomaiset ovat täyttäneet komission 26.4.2018 antaman tehtävän selvittää valtiontuen olemassaolo. AA toimitti 19.7.2018 komissiolle järjestelmätarkastuksen loppuraportin, jossa myös MA:n antamat vastaukset ja tekemät toimenpiteet on huomioitu.

Komissio vaati 20.7.2018 lähettämässään sähköpostissa ohjelmaviranomaisia suorittamaan MobiCarnet-hankkeen tuen takaisinperinnän – eli lähettämään virallisen takaisinperintäkirjeen lisäselvityspyynnön (Amicable Letter) lisäksi. Sähköpostia edelsi ja seurasi tarkastusviranomaisen ja komission edustajien aktiivinen yhteydenpito. Mikäli ohjelmaviranomaiset eivät olisi ryhtyneet välittömiin toimenpiteisiin, komissio olisi jatkanut maksatusten keskeytystä vähintään puolella vuodella. Komission vaatimuksen mukaisesti MA lähetti takaisinperintäkirjeen pääpartnerille 24.7.2018. Myös muut edellytetyt asiat hoidettiin 24.7.2018 mennessä. MA informoi tästä välittömästi tarkastusviranomaista, joka puolestaan informoi komissiota.

Komission edustajat kuittasivat tarkastusviranomaiselle, että ohjelmaviranomaiset olivat tehneet pyydetty toimenpiteet ja komissio käynnistää uudelleen maksut ohjelmalle. Tästä tiedotettiin virallisesti 24.8.2018, kun asiasta päättävän ryhmän kokous pidettiin komission normaalin aikataulun mukaisesti, ja odottamassa olleet viisi maksatuspyyntöä maksettiin ohjelmalle.

### 1.3. Aikajana MobiCarnet-hankkeen toteutuksesta ja takaisinperinnästä:

Toimenpide	Hallintoviranomaisen toimenpiteet (ml. todentamisviranomaisen toimenpiteet)	Tarkastusviranomaisen (AA)toimenpiteet ml. toisen asteen tarkastajien ja komission toimenpiteet	Hankkeen tai hakijaorganisaation (ERAA) toimenpiteet
Norwegian Grants-rahoituksella toteutettu Mobicarnet-hanke			Norwegian Grants-rahoituksella toteutettu Mobicarnet-hankkeen toimenpiteet ja kustannukset ajanjaksolla 25.11.2013-27.2.2014
Central Baltic Interreg-ohjelman rahoituksella toteutettu hanke Mobicarnet 1.9.2015-30.11.2017	Rahoitusta haettu 18.12.2014 alkaneessa haussa. Hausta tiedotettiin kesästä 2014 alkaen. Rahoituspäätös 15.12.2015 Rahoitusta myönnetty kaikkiaan 1 650 000 euroa, josta toistaiseksi on maksettu 851 049,92 euroa.		Central Baltic-ohjelman rahoituksella toteutetun Mobicarnet-hankkeen toimenpiteet ja kustannukset ajanjaksolla 1.9.2015-30.11.2017
Hankkeen seurantaan ja valvontaan liittyvät toimenpiteet	Hankkeen ja hallintoviranomaisen välinen seurantakokous 24.11.2016  Lisäselvitysten pyytäminen hakijalta ja asiantuntijoilta, sekä vastausten käsittely  Hankkeen raporttien ja maksatushakemusten käsittely. 19.5.2017 maksettu toisen raportointikauden kustannukset, tämän jälkeen hankkeen		Hankkeen ja hallintoviranomaisen välinen seurantakokous 24.11.2016  Lisäselvitysten toimittaminen  Hankkeen raportit ja maksatushakemukset ja hallintoviranomaisen käsiteltäväksi

	kustannuksia ei ole voitu epäselvyyksien vuoksi todentaa.		
Hankkeen ohjeistus ja neuvontatoumet	Tapaamiset hallintoviranomaisen ja hankkeen kanssa 19.6.2017 ja 6.4.2018		Tapaamiset hallintoviranomaisen ja hankkeen kanssa 19.6.2017 ja 6.4.2018
Hankkeen toisen asteen (second level) tarkastukset kohdistuen sekä pääpartneriin että hankkeen suomalaiseen partneriin		Hanke sisältyi tarkastusviranomaisen tarkastusotantaan 12.7.2017, tarkastukset syksyn 2017 ja kevään 2018 aikana  Tarkastusraporttiluonnokset sekä lopulliset tarkastusraportit toimitettu Viron pääpartnerille (ERAA) 5.3.2018 ja Suomen partnerille (SKAL) 30.8.2018	Viron toisen tason tarkastusraportin luonnos hakijalle 8.2.2018, mihin hakija on vastannut. Lopullinen raportti hakijalle 5.3.2018 Suomen toisen tason tarkastusraportti lopullinen 30.8.2018
		Tarkastusviranomaisen järjestelmätarkastukseen liittyvät selvitykset ja tarkastukset keväällä 2018. Järjestelmätarkastukset koskevat hallintoviranomaista ja hallintoviranomaisen toimintaa, ei suoraan hankkeen toimintaa  AA:n tarkastuslausunto, jossa todetaan tuki laittomaksi valtiontueksi. Komissio viestissään 20.7.2018 tarkastushavaintoon liittyen edellyttää hallintoviranomaista laittoman valtiontuen takaisinperintää	
Hankkeelle maksutun takaisinperintäprosessi	Hallintoviranomainen käynnisti takaisinperinnän hankkeelle 21.5.2018 lähetetyllä lisäselvityspyynnöllä (amicable letter)  Virallinen takaisinperintäkirje hakijalle 24.7.2018		Hakijan (ERAA) vastaus lisäselvitykseen (amicable letter) toimitettu hallintoviranomaiselle 8.6.2018  Hakijan oikaisuvaatimus takaisinperinnästä 10.8.2018 maakuntahallitukselle

	<p>Maakuntahallituksen päätös 24.9.2018 hakijan oikaisuvaatimuksesta . Maakuntahallitus hylkäsi oikaisuvaatimuksen.</p> <p>Hallintoviranomaisen / Varsinais-Suomen liiton maakuntahallituksen lausunto hallinto-oikeudelle liittyen hakijan valitukseen 11.2.2019</p> <p>Virallinen takaisinperintäkirje hakijalle 27.4.2018</p> <p>Maakuntahallituksen päätös 21.6.2021 hakijan oikaisuvaatimuksesta . Maakuntahallitus hylkäsi oikaisuvaatimuksen.</p> <p>Hallintoviranomaisen / Varsinais-Suomen liiton maakuntahallituksen lausunto hallinto-oikeudelle liittyen hakijan valitukseen 17.9.2021</p>		<p>Hakijan valitus Turun hallinto-oikeuteen 4.12.2018 Maakuntahallituksen 24.9.2018 päätöksestä (josta hallinto-oikeuden päätös 25.2.2021).</p> <p>Hallinnollisen muotovirheen vuoksi asia palutettiin uudelleen käsittelyyn. Itse asiasisältöön ei päätöksessä otettu kantaa.</p> <p>Hakijan valitus Turun hallinto-oikeuteen 11.8.2021 Maakuntahallituksen 21.6.2021 päätöksestä</p>
--	--	--	--

## 2. Vastaus valituksessa esitettyihin vaatimuksiin ja niiden perusteluihin

### 2.1. Vastaus valituksessa esitettyihin vaatimuksiin

Valittaja on vaatinut, että hallinto-oikeus

- i. kieltää takaisinperintää koskevan päätöksen täytäntöönpanon, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu;
- ii. kumoaa VS-liiton 27.4.2021 tekemän päätöksen sekä ERAA:n oikaisuvaatimuksen johdosta VS-liiton maakuntahallituksen 21.6.2021 tekemän päätöksen § 102 ja palauttaa asian VS-liiton maakuntahallituksen käsittelyyn; sekä
- iii. velvoittaa VS-liiton korvaamaan Valittajan oikeudenkäyntikulut myöhemmin ilmoitettavan laskun mukaisesti korkolain 4 § 1 momentin mukaisine laillisine viivästyskorkeineen kuukauden kuluttua hallinto-oikeuden päätöksestä lukien.

Maakuntahallitus toteaa hallinto-oikeudelle lausuntonaan seuraavaa:

- i. että se odottaa takaisinperintää koskevan päätöksen täytäntöönpanossa asian lainvoimaista ratkaisua;
- ii. ettei VS-liiton (=hallintoviranomaisen) 27.4.2021 tekemää takaisinperintäpäätöstä sekä ERAA:n oikaisuvaatimuksen johdosta VS-liiton maakuntahallituksen 21.6.2021 tekemää päätöstä § 102 ole perusteltua kumota. Asia on käsitelty maakuntahallituksessa kuntalain mukaisesti hallintopäätöksestä tehtynä oikaisuvaatimuksena. Tästä päätöksestä kuntalain mukaisesti ja hakijalle annetun valitusosoituksen mukaisesti voi valittaa hallinto-oikeuteen.
- iii: valittajan korvausvaatimus on perusteeton. Varsinais-Suomen liitto vaatii, että Valittaja korvaa VS-liiton oikeudenkäyntikulut myöhemmin ilmoitettavan laskun mukaisesti.

2.2. Maakuntahallituksen vastaus valituksessa esitettyihin vaatimuksiin ja niiden perusteluihin

Maakuntahallitus vastaa valituksessa esitettyihin väitteisiin seuraten ERAAn valituksen rakennetta ja numerointia. ERAA:n valitus hallinto-oikeudelle on lausunnon oheismateriaalina.

3. Sopimukset on päätetty perusteettomasti

3.1 Hakemuslomakkeella ei ole ilmoitettu väärä tai totuudenvastaisia tietoja

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
8. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
9. Erityisesti: "VS-liiton käsitys perustuu suurilta osin toiseen projektiin"	VSL/MA ei yhdy väitteeseen; VSL/MA ymmärtää molempien hankkeiden erillisyyden ja luonteen ja on tämän toistuvasti todennut (kts. Kohdan 12 VSL:n vastaus, jossa asiaa on käsitelty yksityiskohtaisesti)
10. Erityisesti "Rahoitussopimuksen päättäminen VS-liiton esittämällä perusteilla on lain ja sopimusoikeuden yleisten periaatteiden vastaista."	VSL/MA kiistää tämän näkemyksen, jota ERAA ei myöskään mitenkään perustele.  Rahoitussopimuksen päättäminen johtuu hakijan hakemuksessa antamista puutteellisista ja virheellisistä tiedoista sekä laittomasta valtiontuesta. Sopimuksen päättämismenettely on kuvattu rahoitussopimuksessa ja sitä on noudatettu.

### 3.1.1. Norwegian Funds -projekti

ERAA:n väite	VSLMA:n vastine
11. Erityisesti "ERAA:n käsityksen mukaan Norwegian Funds -projektilla ja nyt arvioitavalla MobiCarnet-hankkeella ei ole synergiaetuja eikä MobiCarnet-hanke perustu Norwegian Funds -projektissa hankitulle tiedolle. ERAA:lla ei siten ollut tarvetta tuoda ko. projektia esille hankehakemuksessaan."	VSL/MA toteaa, että hankkeen päähakijan tulee noudattaa hallintoviranomaisen ohjeistusta ja ehtoja hakulomakkeen täyttämistä, eikä ERAA ole näin tehnyt.  Ohjelman säännöt ja ehdot perustuvat EU-lainsäädäntöön, kansalliseen lainsäädäntöön tai ohjelmatasoon ja niiden tulkitseminen ja seuraaminen kuuluu hallintoviranomaiselle.
12. Erityisesti "Myös tässä projektissa on käytetty nimeä MobiCarnet, mihin ilmeisesti perustuu VS-liiton käsitys siitä, että hankkeet olisivat samankaltaisia ja Norwegian Funds -projektista olisi tullut ilmoittaa MobiCarnet-hankkeen hankehakemuksessa."	VSL/MA kiistää väitteen siitä, että sen näkemys samankaltaisuuteen perustuu pelkästään hankkeen nimeen. VSL/MA on toistuvasti viitannut listaan samankaltaisuuksista. Alle on kopioitu 27.4.2021 takaisinperintäpäätöksessä mainittu lista, sekä kuvaus sen merkityksestä hankearvioinnille.  <i>The Managing Authority admits that the projects may not be identical in details. However, the "Norwegian funds project" is not totally irrelevant and independent for the funded project, when both:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Make direct references to the Luhamaa border control point;</i></li> <li>• <i>Work on electronic documentation for the logistics sector and transit;</i></li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Have identified logistics companies, transport service companies, customs and tax authorities and relevant ministries as their stakeholders;</i></li> <li>• <i>Have identified as issues to be solved easier and faster border crossings, minimum paperwork and long queues;</i></li> <li>• <i>Have identified CO2 emission reduction or the less stressful working conditions for truck drivers as impact or resource savings;</i></li> <li>• <i>Consider the reductions of emissions or calculating emissions;</i></li> <li>• <i>Use the same name, which initially was used for a product with high market potential;</i></li> <li>• <i>The Norwegian Fund Projects explicitly claims that a development project will be sought. The plan presents submitting the application to Enterprise Estonia. However, no application has been submitted to Enterprise Estonia to develop the MobiCarnet project;</i></li> <li>• <i>The cost estimates and sums show similarities; and</i></li> <li>• <i>A partner (company) that in the Norwegian funds project have been identified as suitable partners to build the tool have been selected for the Central Baltic project work. The "Norwegian fund project" concludes on page 33 that "As MobiCarnet helps to simplify border crossing, shortens queues on the border, integrates different systems, decreases custom frauds and conducted violations, helps to save resources and reduces emissions and loses paperwork, MobiCarnet has great market potential." The same benefits have been described in the Central Baltic Application Form as well. Thus, it is not correct that the "Norwegian fund project" would not have had any relevance to the development of the current project idea. The guidance does not refer to only implemented products or give any other limitations. It is irrelevant if the product itself was later funded.</i></li> </ul>
<p>13. Erityisesti: "takaisinperintäpäätöksessä on listattu samankaltaisuuksia Norwegian Funds -ja MobiCarnet-hankkeiden välillä. MobiCarnet-hankkeen hakulomakkeella ei kuitenkaan ole edes pyydetty ilmoittamaan samankaltaisia projekteja, vaan kysymys on ollut nimenomaan sellaisten projektien ilmoittamisesta, joiden kanssa rahoitettavalla hankkeella olisi synergiaetuja tai joissa voitaisiin käyttää hyväksi aiemmin rahoitetussa hankkeessa saatuja tietoja.</p> <p>Lisäksi ilmoitettavat projektit on tullut laittaa onnistuneesti täytäntöön"</p>	<p>ERAA myöntää nyt itse kohdassa VSL/MA:n laatiman listan olemassaolon.</p> <p>VSL/MA toteaa tämän pitkän ja yksityiskohtaisen listan nimenomaisesti osoittavan, että Norwegian Funds- ja MobiCarnet-hankkeilla on synergiaetuja tai MobiCarnet-hankkeessa voidaan käyttää hyväksi aiemmin rahoitetussa hankkeessa saatuja tietoja.</p> <p>ERAA väittää kuitenkin virheellisesti, että "ilmoitettavat projektit olisi tullut laittaa onnistuneesti täytäntöön" ja että tämä olisi hyväksytty syy olla ollut mainitsematta Norwegian Funds -projektia. VSL/MA toteaa, ettei</p>

	<p>hallintoviranomaisen ohjeistuksessa ole tällaista linjausta, eikä väite täten pidä paikkaansa. Mikäli tällä tarkoitetaan ohjeistuksen kohtaa "Explain also if and how you are going to make use of the outputs or results of previous projects and what added value this project would bring to already implemented projects or work.", niin tässä viitataan yksinomaan tehtyyn työhön, ei projekteihin, jotka olisi onnistuneesti laitettu täytäntöön.</p> <p>Lopulta todettakoon, että MA määrittelee hankkeen/projektin sellaisena kokonaisuutena, johon haetaan tiettyä tarkoitusta varten tietynsuuruista tukea määritellyksi ajaksi. Näillä kriteereillä arvioiden projekti on pantu täytäntöön.</p>
<p>14.</p> <p>Erityisesti: "...ettei näillä hankkeilla ole sellaisia synergiaetuja, joita MobiCarnet-hankkeen hankehakemuksessa olisi tullut ilmoittaa!</p>	<p>VSL/MA toteaa yllä, kohdassa 12 mainitun, pitkän ja yksityiskohtaisen listan nimenomaisesti osoittavan, että Norwegian Funds- ja MobiCarnet-hankkeilla olisi synergiaetuja tai MobiCarnet-hankkeessa voitaisiin käyttää hyväksi aiemmin rahoitetussa hankkeessa saatuja tietoja.</p>
<p>15.</p> <p>Erityisesti: "Lisäksi Norwegian Funds -projektia ei ole koskaan toteutettu kokonaisuudessaan eikä sitä ole siis laitettu onnistuneesti tai kokonaisuudessaan täytäntöön."</p>	<p>Kuten VSL/MA jo yllä, kohdassa 13., mainitsee, ei hallintoviranomaisen ohjeessa ole tällaista rajaavaa linjausta.</p> <p>Mikäli tällä tarkoitetaan ohjeistuksen kohtaa "Explain also if and how you are going to make use of the outputs or results of previous projects and what added value this project would bring to already implemented projects or work.", niin tässä viitataan yksinomaan tehtyyn työhön, ei projekteihin, jotka olisi onnistuneesti laitettu täytäntöön.</p> <p>Lisäksi todetaan, että MA määrittelee hankkeen/projektin sellaisena kokonaisuutena, johon haetaan tiettyä tarkoitusta varten tietynsuuruista tukea määritellyksi ajaksi. Näillä kriteereillä arvioiden projekti on pantu täytäntöön. Kyseinen Norwegian Funds -projekti on toteutettu kokonaisuudessaan: Norwegian Funds -rahoitusohjelmalle on toimitettu hankehakemus, hanke on saanut rahoituksen ja se on toimittanut rahoittajalle loppuraportin. Rahoittavan viranomaisen näkökulmasta projekti on nimenomaan tällöin toteutettu kokonaisuudessaan.</p>
<p>16.</p> <p>Yhteenvedo ERAA:n näkemyksestä siitä, että Norwegian Funds- ja MobiCarnet-hankkeet ovat erilliset hankkeet.</p>	<p>VSL/MA ymmärtää molempien hankkeiden erillisyyden ja luonteen, mutta alleviivaa sen kokoaman pitkän ja yksityiskohtaisen listan nimenomaisesti osoittavan, että Norwegian Funds- ja MobiCarnet-hankkeilla olisi synergiaetuja tai MobiCarnet-hankkeessa voitaisiin käyttää hyväksi aiemmin rahoitetussa hankkeessa saatuja tietoja.</p>



3.1.2. MobiCarnet OÜ	
ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
17. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
18. Erityisesti: "VS-liiton väite perustuu siihen, että Norwegian Funds -projektin liiketoimintasuunnitelmassa on mainittu suunnitelma MobiCarnet OÜ:n perustamisesta."	VSL/MA korjaa väittämän. VSL:n väite ei perustu pelkästään tähän, vaan siihen, että hankepartnerit ovat todistettavasti jo hankkeen alusta alkaen suunnitelleet perustavansa yrityksen. Tämä suunnitelma on kirjattu partnerien väliseen sopimukseen (19.1.2016).
19. Erityisesti: "Toisin kuin VS-liitto väittää, nämä seikat on voitu kuvata hankehakemuksessa myös mainitsematta yhtiön perustamista."	Yrityksen perustaminen on erittäin poikkeuksellinen, konkreettinen ja oleellinen ratkaisu, joka ohjeiden mukaan olisi pitänyt mainita. Tämän VSL/MA on ERAA:lle perustellut.
20. Erityisesti: "Toisin kuin VS-liitto on asiaa tulkinnut, projektipartnerien kokonaan yhteisesti omistama osakeyhtiö ei tarkoita sitä, etteivätkö partneriorganisaatiot vastaisi hankkeen ylläpidosta."	VSL/MA ei ole kiistänyt, etteivätkö partneriorganisaatiot vastaisi hankkeen ylläpidosta. Näin ollen tässä esille tuotu ei ole VSL/MA:n arvion ja päätöksen kannalta oleellista tietoa. Oleellista on, että yrityksen perustaminen on tietoisesti jätetty mainitsematta hakulomakkeessa, vaikka se on ollut partnerien nimenomainen suunnitelma. Yrityksen perustaminen olisi ollut hankearvioinnin kannalta oleellinen tieto.  Se, että hankepartnerit eivät suoraan vastaa lopputuloksista itse, vaan siirtävät veloitteen toiselle juridiselle henkilölle, on erittäin merkittävä asia rahoitussopimuksen §8 valossa. Central Baltic -ohjelma on ensisijaisesti julkisille toimijoille tarkoitettu ohjelma, mistä syystä yritysten toimintaa hankkeissa arvioidaan erityisen tarkasti. Hankkeen kautta rahoitettujen tulosten/tuotteiden siirto yksityiselle yritykselle liiketoiminnaksi on täten erityisen oleellinen muutos. VSL/MA toistaa näkemyksensä siitä, että yrityksen perustaminen on todistettavasti ollut hakijoiden tavoite alusta asti, ja tieto on tarkoituksella jätetty mainitsematta hakulomakkeessa. VSL/MA muistuttaa edelleen, että päähakija hakemuslomakkeessa on nimenomaan todennut, että partneriorganisaatiot vastaavat ylläpidosta ("After the project, both partners are responsible for improving the system further according to the needs and possible changes in the regulations of the country/countries"), mikä ei yrityksen perustamisen myötä yksiselitteisesti ole totta. Tässä kohdassa hakijoiden olisi tullut mainita yritys, jonka ne aikovat perustaa ylläpitoa varten.
21. Erityisesti: "MobiCarnet OÜ on myös kokonaan hankepartnereiden omistama, joten hankepartnereilla on täysi määräysvalta yrityksen toimintaan."	Tämä ei ole VSL/MA:n arvion ja päätöksen kannalta erityisen oleellinen tieto; oleellista on, että yrityksen perustaminen on tietoisesti jätetty mainitsematta hakulomakkeessa, vaikka se on ollut partnerien nimenomainen suunnitelma.
22.	Tämä ei ole VSL/MA:n arvion ja päätöksen kannalta erityisen oleellinen tieto, sillä tieto on

<p>Erityisesti: "Lisäksi VS-liitto on ollut tietoinen yrityksen perustamisesta."</p>	<p>kiistatta saatu liian myöhään hankerahoituksen arvioinnin näkökulmasta. Oleellista on, että yrityksen perustaminen on tietoisesti jätetty mainitsematta hakulomakkeessa, vaikka se on ollut partnerien nimenomainen suunnitelma. Yrityksen perustaminen olisi ollut hankearvioinnin kannalta oleellinen tieto.</p>
<p>23.</p> <p>Erityisesti: "Vastaavasti MobiCarnet-hankkeen toteutuksen oikeudellisella muodolla ei ole merkitystä arvioitaessa valtiontukeen liittyviä kysymyksiä."</p>	<p>VSL/MA yhtyy tässä esitettyyn valtiontuen arvioinnin periaatteeseen.</p>

### 3.1.3 Tavaramerkin rekisteröinti

ERAA:n väite	VSL vastine
<p>24.</p> <p>Erityisesti: "VS-liiton näkemyksen mukaan tavaramerkin rekisteröiminen tarkoittaisi, että Central Baltic -ohjelmasta rahoitetun hankkeen lopputulos ja tuotokset eivät olisi vapaasti saatavissa, mikä on vastain rahoitussopimuksen 8 §: 4 kohtaa"</p>	<p>Hallintoviranomainen on todennut jo 21.6.2021 maakuntahallituksen käsittelyn pohjana olleessa oikaisuvaatimusvastineessaan ERAA:lle, että Interreg-ohjelmasta rahoitetussa hankkeessa on erittäin epätodennäköistä ja poikkeuksellista, että hankkeen tarvitsisi rekisteröidä tavaramerkkiä tuotoksilleen. Lisäksi rahoitussopimuksen kyseinen kohta ("The Lead Partner ensures that the results of the project especially any study or analysis produced during the implementation shall be made available for the public on order to guarantee a widespread publicity of the project's outcomes in accordance of the approved Application Form and partnership agreement".) edellyttää tuotosten mahdollisimman vapaata ja laajaa käyttöä niin, että muut toimijat voivat hyödyntää EU-rahoituksella laadittuja tuotoksia.</p> <p>Edelleen VSL/MA on todennut, että kun tavaramerkin rekisteröinti nähdään kaikkien muiden paljastuneiden tietojen valossa, se muuttuu luonteeltaan tuotteen vapaata saatavuutta rajoittavaksi yritystoiminnan ja tuotekehityshankkeen elementiksi.</p> <p>Vastauksessaan päähakija esittää arvionsa tavaramerkin rekisteröinnin merkityksen kannalta; tällaisia arvioita ei kuitenkaan päähakija voi tehdä. Ohjelman säännöt tulevat EU-lainsäädännöstä, kansallisesta lainsäädännöstä tai ohjelmatasolta ja niiden tulkitseminen ja seuraaminen kuuluu hallintoviranomaiselle.</p>
<p>25.</p> <p>Erityisesti: "Kyseisessä sopimuskohdassa ei siten ensinnäkään ole edes kielletty tavaramerkin rekisteröimistä."</p>	<p>VSL/MA toteaa, ettei rahoitussopimuksessa voida yksiselitteisesti ja kattavasti luetella kaikkia tukikelvottomia tai epätyypillisiä kustannuksia tai toimintaa.</p> <p>Ohjelman – ja rahoitussopimuksen – säännöt tulevat EU-lainsäädännöstä, kansallisesta lainsäädännöstä tai ohjelmatasolta</p>

	hallintoviranomaiselta itseltään. Niiden tulkitseminen ja seuraaminen kuuluu hallintoviranomaiselle.
26. Erityisesti: "Takaisinperintäpäätöstä ja sopimusten päättämistä on perusteltu myös sillä, että MobiCarnet-hanke harjoittaisi taloudellista toimintaa ja pyrkisi tuottamaan voittoa. Käsitteet ovat virheellisiä ja niitä käsitellään tässä valituksessa jäljempänä, mutta todettakoon jo tässä, että yksinään tavaramerkin rekisteröinti ei tarkoita, että MobiCarnet-hankeella pyritäisiin tuottamaan voittoa tai että kysymys olisi taloudellisesta toiminnasta."	VSL/MA pitää kannassaan, että hakulomakkeesta pois jätetyt ja myöhemmin paljastuneet yksityiskohdat tulee arvioida kokonaisuutena. Tavaramerkin rekisteröiminen on Interreg-ohjelmissa äärimmäisen epätyypillinen toimi. Näin ollen tavaramerkin hakemisen mainitsemisesta jättäminen on erityisen raskauttavaa ja sillä olisi ollut merkitystä hankearvioinnin kannalta.
27. Erityisesti: "MobiCarnet-projektia ei tule arvioida eikä sitä koskevia johtopäätöksiä tule tehdä Norwegian Funds -projektin tai minkään muidenkaan projektien asiakirjojen perusteella eikä sillä perusteella, että ohjelmistoon liittyvä tavaramerkki on rekisteröity."	VSL/MA pitää kannassaan, että hakulomakkeesta pois jätetyt ja myöhemmin paljastuneet yksityiskohdat (kuten Norwegian Funds -projekti ja tavaramerkin hakeminen) tulee arvioida yhdessä. Näiden, ja muiden yksityiskohtien mainitsemisesta jättäminen muuttuu kokonaisuuden kannalta raskauttavaksi. Näillä asioilla olisi ollut merkitystä hankearvioinnin kannalta.
28. "VS-liitto ei ole myöskään esittänyt Norwegian Funds -projektin liiketoimintasuunnitelman lisäksi muita perusteluja sille, miksi se pitää tavaramerkin rekisteröimistä Central Baltic -ohjelman sääntöjen ja sopimuksen vastaisena."	VSL/MA on takaisinperintäkirjeessään viitannut rahoitus sopimuksen 8 § 4 kohtaan. "The Lead Partner ensures that the results of the project especially any study or analysis produced during the implementation shall be made available for the public on order to guarantee a widespread publicity of the project's outcomes in accordance of the approved Application Form and partnership agreement".  Interreg-ohjelmat edellyttävät tuotosten mahdollisimman vapaata ja laajaa käyttöä niin, että muut toimijat voivat hyödyntää julkisella EU-rahoituksella laadittuja tuotoksia.

#### 3.1.4 Liiketoimintasuunnitelmaa koskevat kustannukset

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
29. Erityisesti: "Hankehakemuksessa ilmoitetusta kuvauksesta ei ole hankkeen aikana poikettu eikä sitä ole muutettu ja myös IT-järjestelmän kehittäminen, johon liiketoimintasuunnitelmaa koskevat kustannukset liittyvät, on todettu jo hakulomakkeella."	VSL/MA kiistää väitteen; hankehakemuksesta nimenomaan on poikettu monin ja keskeisin osin. Takaisinperintäpäätöksen ensimmäinen peruste on juuri se, että ERAA on antanut väärää tai totuudenvastaista tietoa hakemuskaavakkeessaan useilta osin (takaisinperintäkirjeen perustelut a-f)  Lisäksi, vaikka IT-järjestelmä onkin hankesuunnitelmassa todettu, ei liiketoimintasuunnitelman laatimista ole mainittu sisältösuunnitelmassa, aktiviteettina, eikä budjetissa.
30. Erityisesti: "Lisäksi VS-liitto on erikseen	VSL/MA on jo oikaisuvaatimuksen vastineessa 21.6.2021 todennut, ettei näin ole tapahtunut.

<p>hyväksynyt sille raportoidut kulut (ml. Liiketoimintasuunnitelmaa koskevat kulut)..."</p>	<p>Hankkeen maksatusraporteista on käsitelty ja hyväksytty vasta ensimmäiset kaksi, eikä näissä vielä esiinny mainittuja kustannuksia.</p> <p>VSL/MA on nähnyt liiketoimintasuunnitelmaa koskevia kuluja myöhemmissä raporteissa, ja näin tullut tietoiseksi liiketoimintasuunnitelmasta. Näitä maksatusraportteja ei kuitenkaan ole vielä käsitelty, eikä hallintoviranomainen siten ole kuluja hyväksynyt.</p>
<p>31.</p> <p>Erityisesti: "Liiketoimintasuunnitelmaa koskeviin kuluihin ei ole puututtu ennen VS-liiton tekemiä takaisinperintäpäätöksiä, joissa asia on nostettu esiin."</p>	<p>VSL/MA on nähnyt liiketoimintasuunnitelmaa koskevia kuluja raporteissa, jotka se on saanut käsittelyyn, ja näin tullut tietoiseksi liiketoimintasuunnitelmasta. Näitä maksatusraportteja ei kuitenkaan ole vielä käsitelty loppuun saakka, eikä hallintoviranomainen siten ole kuluja hyväksynyt.</p>
<p>32.</p> <p>Erityisesti: "VS-liitto ei voi jälkikäteen vedota siihen, että kustannuksia ei ole ilmoitettu hankehakemuksessa, kun se on hyväksynyt kulut raportoinnin yhteydessä."</p>	<p>VSL/MA toistaa vielä, ettei se ole hyväksynyt näitä kuluja maksatushakemuksissa.</p> <p>VSL/MA on nähnyt liiketoimintasuunnitelmaa koskevia raporteissa, jotka ERAA on toimittanut hanketietokannan kautta. Näitä maksatusraportteja ei kuitenkaan ole vielä käsitelty, eikä VSL/MA siten ole kuluja hyväksynyt.</p>
<p>33.</p> <p>Erityisesti: "Kuten VS-liitto itsekin oikaisuvaatimusta koskevassa päätöksessään toteaa, kaikkia maksatusraportteja ei ole vielä edes käsitelty eikä hallintoviranomainen ole hyväksynyt kuluja,..."</p>	<p>VSL/MA pitäytyy kannassaan, että hakulomakkeesta pois jätetyt ja myöhemmin paljastuneet yksityiskohdat tulee arvioida kokonaisuutena. Tällöin tavaramerkin hakemisen mainitsemisetta jättäminen on erityisen raskauttavaa. Tiedolla olisi ollut merkitystä hankearvioinnin kannalta.</p> <p>Todettakoon myös, että ERAA vahvistaa nyt lopulta itse VSL/MA:n kannan sen osalta, ettei kaikkia maksatusraportteja ole vielä käsitelty eikä kustannuksia ole hyväksytty.</p>

### 3.1.5 Voiton tavoittelu ja hankkeen saamat tulot

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
<p>34.-35.</p> <p>Erityisesti: "Takaisinperintäpäätöksen mukaan MobiCarnet-hankkeen tarkoituksena olisi voiton tuottaminen, mikä olisi pitänyt ilmoittaa hankehakemuksessa."</p>	<p>VSL/MA on tuonut esille kaksi erillistä asiaa: Norwegian Funds -hankkeen pohjalta riskin siitä, että MobiCarnet OÜ -hankkeen tarkoitus olisi tuottaa voittoa, sekä sen, että MobiCarnet-hankkeen olisi tullut ilmoittaa hakulomakkeessa mahdolliset tulot IT-järjestelmän kustannusten kattamiseksi.</p> <p>VSL/MA:n takaisinperintäkirjeen kohta 2e juuri sanoo yhtenä perusteena hakulomakkeen virheelliselle ja epätäydelliselle täyttämislle sen, ettei tuloja ole ilmoitettu.</p> <p>Oikaisuvaatimuksessaan maakuntahallitukselle ERAA itse myöntää, että se on ollut tietoinen siitä että "IT-alustan ylläpidosta syntyy jatkuvasti kustannuksia, joita harkittiin katettavan tuotteen käyttäjiltä kerättävällä maksulla..." ja vahvistaa</p>

	<p>näin ollen tienneensä tuloja mahdollisesti syntyvän. Kuitenkin tämä mahdollisuus on jätetty käsittelemättä asianmukaisesti hankerahoitusta haettaessa ja ERAA on tietoisesti jättänyt tuloja koskevan tiedon hakulomakkeessa ilmoittamatta. Mikäli ERAA olisi päättänyt hakuvaiheessa olla keräämättä tuloja, sen ei myöskään olisi pitänyt selvittää tulojen keräämisen mahdollisuutta hankkeen aikana, kuten se nyt teki.</p>
<p>36.</p> <p>Erityisesti: "...sen sijaan tällaista mallia on harkittu yhtenä vaihtoehtona, mutta asiasta ei ole koskaan tehty päätöstä, eikä maksuja ole todellisuudessa kerätty."</p>	<p>ERAA:n selitykset asiassa ovat vaihdelleet hankkeen aikana ja valitusprosessin eri vaiheissa.</p> <p>Kiistatonta on, että ERAA on vähintään harkinnut käyttäjämaksuja ja siten tuloja. Tällöin asia olisi pitänyt, kuten VSL/MA on todennut, ensisijaisesti selvittää VSL/MA:n kanssa ennen hakemuksen täyttämistä ja tarvittaessa ilmoittaa hakulomakkeessa.</p> <p>(Subsidy Contract § 9.1 "The Programme asks projects to report net revenue." Programme Manual Chapter 3.5 "All partners should estimate any net revenue that will be generated in the project already during the project preparation and include the information in the application." Subsidy Contract § 4.4 "Any income as stated in the Programme Manual should have been included in the Application Form." Programme Manual, page 80 states that "Net revenue means cash inflows directly paid by users for the goods and services provided by the project, such as charges borne directly by users... Income is not typical for Central Baltic programme projects but may in some cases occur".)</p>
<p>37.</p> <p>Erityisesti: "ERAA ei siten ole voinut ilmoittaa hankehakemuksella, että MobiCarnet-hankeesta saataisiin tuloja kustannuksen kattamiseksi eikä myöhemmin päivittää hankehakemukseen tällaista tietoa, koska päätöstä maksujen keräämisestä IT-alustan käyttäjiltä ei ole koskaan tehty.</p>	<p>Kiistatonta on, että ERAA on vähintään harkinnut käyttäjämaksuja ja siten tuloja. Tällöin asia olisi pitänyt, kuten VSL/MA on todennut, selvittää ja ratkaista ennen hakemuksen täyttämistä ja tarvittaessa ilmoittaa hakulomakkeessa.</p> <p>Näin ollen ERAA on rikkonut sekä ohjelmamanuaalin sääntöjä että rahoitusopimuksen ehtoja: Subsidy Contract § 9.1 "The Programme asks projects to report net revenue." Programme Manual Chapter 3.5 that "All partners should estimate any net revenue that will be generated in the project already during the project preparation and include the information in the application." Subsidy Contract § 4.4 "Any income as stated in the Programme Manual should have been included in the Application Form." Programme Manual, page 80 "Net revenue means cash inflows directly paid by users for the</p>

	goods and services provided by the project, such as charges borne directly by users... Income is not typical for Central Baltic programme projects but may in some cases occur”.
38. Erityisesti: ”VS-liitto on takaisinperintäpäätöksellä esittänyt lisäksi, että ERAA olisi ollut tietoinen siitä, että MobiCarnet-hanke olisi hyvin tuottava ja tämä tieto olisi täytynyt tuoda esiin hankehakemuksessa.”	VSL/MA vahvistaa, että se on tuonut Norwegian Funds -hankkeen pohjalta esille riskin siitä, että MobiCarnet OÜ -hankkeen tarkoitus olisi tuottaa voittoa.
39. Erityisesti: ”VS-liiton tulkinta Norwegian Funds -projektin kannattavuudesta ja voitontuottamisesta ja tästä tehty johtopäätös MobiCarnet-hankkeen vastaavasta voitontuottamismahdollisuudesta ja -tavoitteesta on siten myös tällä perusteella virheellinen.	VSL/MA:lle toimitetun markkinatutkimuksen perusteella Norwegian Funds -hanke olisi ollut potentiaalisesti kannattava. VSL on pitänyt mahdollisena, että sen tuloksia voidaan soveltaa MobiCarnet-hankkeessa. VSL/MA on siksi Norwegian Funds -hankkeen pohjalta todennut riskin siitä, että MobiCarnet OÜ -hankkeen tarkoitus olisi tuottaa voittoa.

#### 4. ERAA ei ole saanut laitonta valtiontukea

##### 4.1 Toisen asteen tarkastukset ja niiden merkitys

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
44. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
45. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
46. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
47. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
48. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
49. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin.
50. Erityisesti: ”VS-liitto on siten myös itse ollut Viron kansallisen tarkastajan kanssa eri mieltä siitä, onko MobiCarnet-hankkeessa myönnetty laitonta valtiontukea.	<p>VSL/MA on vastineessaan tarkastajille tuonut esille näkemyksensä siitä, että hanke rahoitushakemuksen arviointivaiheessa tulkittiin julkiseksi hankkeeksi, jossa valtiontuen kriteerit eivät täyty.</p> <p>Samanaikaisesti toisen asteen tarkastuksen kanssa hallintoviranomaisen (VSL/MA) omat selvitykset kuitenkin paljastivat, että hankkeen toteutuksen aikana hanke poikkesi merkittävästi alkuperäisestä suunnitelmasta. ERAA on siis antanut väärää tai puutteellista tietoa hakulomakkeessaan, mikä sekä johtaa että takaisinperintäpäätökseen itsessään, että selittää osaltaan sen, miksi toisen asteen tarkastus on jälikäteen havainnut valtiontukea MobiCarnet-hankkeessa.</p> <p>Kun lopulliset tarkastusraportit on saatu, hallintoviranomainen (VSL/MA) on seurannut tarkastusviranomaisen (AA) ja komission antamia ohjeita, eikä ole kiistänyt tarkastusraportin lopullisia havaintoja.</p>
51. Erityisesti: ”Suomen tarkastusviranomainen myös kehottaa VS-liittoa selvittämään asian, mutta ei	Esitetty asia on tosi, muttei lievennä tai muuta tarkastusprosessin seuraavia vaiheita ja tarkastuksen lopputulosta.



<p>suoraan totea hankkeelle myönnetyn rahoituksen olevan laitonta valtiontukea.</p>	<p>Kuten 27.4.2021 takaisinperintäpäätöksessä on kuvattu, tarkastushavaintojen vakavuuden vuoksi ohjelman tarkastusviranomaisen on tehnyt systeemitarkastuksen maaliskuusta-heinäkuuhun 2018 ja tarkastellut myös MobiCarnet-hankkeen valtiontukea osana tarkastustaan. Systeemitarkastuksen loppuraportti on lähetetty hallintoviranomaiselle, kaikkien maiden tarkastajille ja Euroopan Komissiolle 19.7.2018. Tämä loppuraportti vahvistaa, että MobiCarnet-hanke täyttää kaikki valtiontuen kriteerit. Koska sitä ei ole rahoitettu valtiontukihankkeena, tuki on laitonta valtiontukea ja hankkeelle maksettu rahoitus on tukikelvotonta.</p>
<p>52.</p> <p>Erityisesti: "Oikaisuvaatimusta koskevan päätöksen mukaan Central Baltic -ohjelman tarkastusviranomaisen on tehnyt edellä mainittujen tarkastusraporttien perusteella arvion valtiontuesta ja ohjelman hallintoviranomaisen päätöksen takaisinperinnästä. Central Baltic -ohjelman hallinto- ja tarkastusviranomaisena toimii VS-liitto."</p>	<p>VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin. Tätä prosessia on kuvattu myös kohdissa 51. ja 53.</p>
<p>53.</p> <p>Erityisesti: "ERAA:n käsityksen mukaan VS-liiton kanta perustuu suurilta osin kyseisiin kansallisten tarkastajien raportteihin, eikä asiaa ole esimerkiksi Suomen tarkastajan esittämän raportin jälkeen selvitetty enää perusteellisesti, vaikka raportissa suositellaan näin menettelemään."</p>	<p>ERAA:n väite on ehdottoman väärä. Kuten 27.4.2021 takaisinperintäpäätöksessä on kuvattu, tarkastushavaintojen vakavuuden vuoksi ohjelman tarkastusviranomaisen on tehnyt systeemitarkastuksen maaliskuusta-heinäkuuhun 2018 ja tarkastellut myös MobiCarnet-hankkeen valtiontukea osana tarkastustaan.</p> <p>Systeemitarkastuksen loppuraportti on lähetetty hallintoviranomaiselle, kaikkien maiden tarkastajille ja Euroopan Komissiolle 19.7.2018. Tämä loppuraportti vahvistaa, että MobiCarnet-hanke täyttää kaikki valtiontuen kriteerit. Koska sitä ei ole rahoitettu valtiontukihankkeena, tuki on laitonta valtiontukea ja hankkeelle maksettu rahoitus on tukikelvotonta.</p>
<p>54.</p> <p>Erityisesti: "Oikaisuvaatimusta koskevassa päätöksessä VS-liitto toteaa, että sen Central Baltic -ohjelman hallinto- ja tarkastusviranomaisena tekemät päätökset koskien takaisinperintää perustuvat sen omaan arvioon eivätkä ERAA:n oikaisuvaatimuksessa esittämällä tavalla kansallisten tarkastajien tarkastusraporteissa esittämiin arvioihin. Kuitenkin heti seuraavissa kappaleissa VS-liitto vetoaa nimenomaan tarkastusraporteissa tehtyihin arvioihin ja johtopäätöksiin sen sijasta, että se osoittaisi arvioineensa asiaa perusteellisesti itse."</p>	<p>ERAA:n vastine perustunee väärinymmärykseen ja on siten väärä. Hallintoviranomaisen ja tarkastusviranomaisen työ on pohjannut kansallisten tarkastajien havaintoihin. Kuitenkin, kuten 27.4.2021 takaisinperintäpäätöksessä on kuvattu, tarkastushavaintojen vakavuuden vuoksi ohjelman tarkastusviranomaisen on tehnyt systeemitarkastuksen maaliskuusta-heinäkuuhun 2018 ja tarkastellut myös MobiCarnet-hankkeen valtiontukea osana tarkastustaan.</p> <p>Systeemitarkastuksen loppuraportti on lähetetty hallintoviranomaisille, kaikkien maiden tarkastajille ja Euroopan Komissiolle 19.7.2018. Tämä loppuraportti vahvistaa, että MobiCarnet-hanke täyttää kaikki valtiontuen kriteerit. Koska</p>

	sitä ei ole rahoitettu valtiontukihankkeena, tuki on laitonta valtiontukea ja hankkeelle maksettu rahoitus on tukikelvotonta.
--	---

## 4.2 Valtiontuen kriteerit eivät täyty

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
55. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasiohin.
56. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasiohin.
57. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasiohin.
58.  Erityisesti: "Hankkeessa on ollut kysymys eitaloudellisesta toiminnasta, jossa on pyritty sujuvoittamaan tavaroiden vapaata liikkuvuutta sisämarkkinoilla."	<p>VSL/MA korjaa, että tarkastusviranomaisen ja hallintoviranomaisen näkemyksen mukaan, kuten takaisinperintäkirjeessä on yksilöity, hankkeessa on kysymys taloudellisesta toiminnasta.</p> <p>Kuten sekä Viron valtiontukiasiantuntijat ovat todenneet ja ohjelman tarkastusviranomaisen systeemitarkastuksessaan on vahvistanut, vastaaville ratkaisuille on markkina ja esimerkkiyhteykset on mainittu. ERAA ei ole millään tavalla kommentoinut takaisinperintäpäätöksessä mainittuja esimerkkejä.</p> <p>Valtiontukea arvioitaessa todettiin myös, että hanke ei täytä julkista tehtävää, sillä ei ole monopoliasemaa eikä se korjaa markkinoilla olevia puutteita. Päähakija ei ole pystynyt osoittamaan, ettei se toimi markkinoilla.</p>
59.  Erityisesti: "MobiCarnet-hanke ei myöskään kilpaile muiden markkinoilla olevien toimijoiden kanssa."	<p>VSL/MA korjaa, että tarkastusviranomaisen ja hallintoviranomaisen näkemyksen mukaan, kuten takaisinperintäpäätöksessä on yksilöity, MobiCarnet-hanke kilpailee muiden markkinoilla olevien toimijoiden kanssa.</p> <p>Ote takaisinperintäpäätöksestä: "Even though it can be argued that the Norwegian Funds project is not identical to MobiCarnet, the market study made in its frame is underlining potential similar solutions with which the MobiCarnet tool from the Central Baltic could compete. On top of these, two existing solutions, underlined by the AA, can be quoted as examples as other actors on an existing market. The launch of e-CMR with border crossing to use electronic consignment notes has been done for example with the solution developed by TransFollow as part of a wider strategy to digitize trade facilitation systems involving the IRU members of France and Spain (but IRU is said to have members and activities in more than 100 countries). The solution is said to offer increased efficiency, real-time data exchange, better visibility and reduced operational costs so to offer very similar activities than the MobiCarnet solution. Also the Cloud platform related to the solution Pionira has been developed to reduce administrative tasks and human error and to provide users with access to</p>



	<p>their e-files from request through billing (CMRs, load sheets, shipping documents, licenses, customs handling to invoices), in combination with the e-CMR . The e-CMR application is said to be available in the market, both directly and indirectly (dealer channel) and in here, too, the solution proposed is very similar to the one proposed by MobiCarnet. These solutions are existing and operating within EU and propose similar services than MobiCarnet. This is proof that there is indeed an existing market with other actors and that MobiCarnet is not alone and might compete with others."</p>
--	--

#### 4.2.2 MobiCarnet-hankkeelle myönnetty rahoitus ei vääristä tai uhkaa vääristää kilpailua

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
<p>60.</p> <p>Erityisesti: "MobiCarnet-hankkeen tuote ja ratkaisu on kehitetty markkinoille, joilla ei ole muita yksityisesti tai julkisesti rahoitettuja toimijoita. Näin ollen on selvää, että myönnetty rahoitus ei ole voinut antaa MobiCarnet-hankkeelle etua suhteessa muihin markkinoilla oleviin toimijoihin."</p>	<p>Kuten VSL/MA on todennut kohdassa 59., takaisinperintäpäätokeksessa on yksilöity muita vastaavia ratkaisuja tarjoavia toimijoita.</p> <p>MobiCarnet-hankkeen partnereiden tilanne on myönnetyn rahoituksen johdosta kiistatta parempi kuin kilpailijoiden sen vuoksi, että se on saanut toimintansa rahoittamiseen EU-tukea.</p>
<p>61.</p> <p>Erityisesti: "MobiCarnet-hankkeen partnereiden tilanne ei ole myönnetyn rahoituksen johdosta edullisempi kuin niiden kilpailijoiden."</p>	<p>MobiCarnet-hankkeen partnereiden tilanne on myönnetyn rahoituksen johdosta kiistatta parempi kuin kilpailijoiden sen vuoksi, että se on saanut toimintansa rahoittamiseen EU-tukea 75% tai 85% kustannuksista, riippuen partnerin kotimaasta. Kuten yllä on todettu, MobiCarnet-hankkeen tuotteelle on löydettävissä markkinat ja kilpailijoita. Näin ollen MobiCarnet-hankkeen partnerit saavat etua kilpailijoihin nähden.</p>
<p>62.</p> <p>Erityisesti: "Toiseksi MobiCarnet-hankeessa on kehitetty ratkaisu markkinoille, jotka eivät ole taloudellisesti tai kaupallisesti kiinnostavia muille markkinatoimijoille."</p>	<p>Väite on väärä. Tarkastusviranomaisen systeemitarkastuksen analyysi osoittaa, että mahdollisia kilpailijoita ja markkinoita on.</p> <p>MA perustaa kantansa myös asiantuntijalausuntoon, jota se itse on pyytänyt. Trafi ja sen työntekijä Marko Sillanpää on osallistunut Central Baltic -ohjelmasta rahoitetun MobiCarnet-hankkeen ohjausryhmään. Trafin näkemyksen mukaan hanke synnyttää kaupallisen tuotteen, jolla on markkina-arvoa sen omistajalle.</p>
<p>63.</p> <p>Erityisesti: "Päätöksissä ei kuitenkaan ole nimetty tai muuten yksilöity tällaisia ratkaisuja tai tuotteita."</p>	<p>Väite on väärä. VSL/MA on toistuvasti maininnut nimeltä ja yksilöinyt analysoidut ratkaisut ja tuotteet. ERAA itse ei ole ottanut näihin kantaa, eikä kiistänyt niiden soveltuvuutta arvioinnissa.</p> <p>Kts. Kohta 59.</p>
<p>64.</p> <p>"VS-liitto viittaa nimeltä ainoastaan Norwegian Funds -projektiin..."</p>	<p>Väite on väärä. VSL/MA on toistuvasti maininnut nimeltä ja yksilöinyt analysoidut ratkaisut ja tuotteet. Viite Norwegian Funds -projektiin on tämän kokonaisuuden alussa, mutta selvitys ja yksilöinti jatkuu.</p>

	Kts. Kohta 59.
65.  Erityisesti: "ERAA ei ole tunnistanut, että relevanteilla markkinoilla olisi MobiCarnet-hankkeessa kehitettyä ratkaisua vastaavia tai samankaltaisia kilpailevia tuotteita eikä VS-liitto ole myöskään näyttänyt toteen tällaisten tuotteiden tai ratkaisujen olemassaoloa."	Väite on väärä. VSL/MA on toistuvasti maininnut nimeltä ja yksilöinyt analysoidut ratkaisut ja tuotteet. ERAA itse ei ole ottanut näihin kantaa, eikä kiistänyt niiden soveltuvuutta arvioinnissa.  Kts. Kohta 59 ja 62.

#### 4.2.3 Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
66. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin
67. Johdanto	VSL/MA yhtyy esitettyihin tosiasioihin
68.  Erityisesti: "MobiCarnet-hankkeessa kehitetty ratkaisu on puhtaasti alueellinen. Pelkästään Suomi/Viro-rajalle ja siinä on otettu huomioon Viron tulli- ja veroviraston tietokannoista aiheutuvat erityisvaatimukset."	<p>ERAA on tässä pehmentänyt Maakuntahallitukselle lähettämänsä oikaisuvaatimuksen sisältöä, jossa ERAA kirjoitti: "MobiCarnet -hankkeessa kehitetty ratkaisu/tuote on puhtaasti alueellinen eikä vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tuote on kehitetty ainoastaan yhdessä jäsenvaltiossa (Viro) toimiville yrityksille siten, että siinä on otettu huomioon Viron tulli- ja veroviranomaisten tietokannoista aiheutuvat erityisvaatimukset. Koska eri jäsenvaltioiden lainsäädäntö, viranomaisten organisointi ja viranomaisten käytössä olevat tietokannat eroavat toisistaan huomattavasti eikä näitä ole mitenkään harmonisoitu sisämarkkinoilla, ei myöskään kehitettyä ratkaisua voida muokata muiden jäsenvaltioiden markkinoille."</p> <p>Sekä oikaisuvaatimuksen sisältö, että tässä todettu, on suorassa ristiriidassa hakulomakkeessa ja hankkeen aikana annettuun tietoon sekä ohjelman rahoitusehtoihin, jotka edellyttävät, että hankkeesta hyötyvät suoraan sekä Suomi että Viro.</p> <p>Hanke viittaa hakulomakkeessa useissa kohdissa tuotteen käyttöön Viroa laajemmalti sekä mahdollisuuteen laajentaa hanketta edelleen muualle (esimerkkeinä voidaan mainita esimerkiksi hakulomakkeen kohta Project contribution to the EUSBSR, jossa ERAA toteaa "The project contributes directly to the Priority Area: Transport of the EUSBSR. The solution helps to improve internal and external transport links, increasing the efficiency and minimising the environmental impact of transport systems"... "MC helps to develop further the sustainable transport system in the Baltic Sea Region." ... "Implementation of the solution in the Baltic Sea region reduces the time of transport flows of goods by approximately 13%." ... "MC tackles the challenge by involving two countries of the region to the development of the planned solution and</p>

	<p>thus supporting the joint planning of the transport system." tai hakulomakkeen kohta "Cooperation reason", jossa ERAA toteaa "The cross-border cooperation between Estonia and Finland is crucial in achieving the objectives and results of the project as the united and integrated system for increasing the efficiency of the transport corridors cannot be developed and implemented without the close cooperation between both countries. Developing MC based on the experiences and regulations of only one country would not provide the level of functionality the system needs to be successfully implemented throughout the transport corridors.").</p> <p>Tämä uusi tieto vaikuttaa suoraan hankkeen tukikelpoisuuden määrittelyyn; tässä ERAA itse toteaa, ettei hanke täytä Central Baltic -ohjelman rahoituksen perusehtoja vaan on tukikelvoton. Lisäksi ERAA myöntää, että se on järjestelmällisesti antanut hakulomakkeessa väärää tietoa asiasta. Mikäli puolestaan hakulomakkeessa annetut tiedot ovat tosia, oikaisuvaatimuksen väitteet ovat epätosia.</p>
<p>69.</p> <p>Erityisesti: "... ei myöskään kehitettyä ratkaisua voida helposti muokata muiden jäsenvaltioiden markkinoille soveltuvaksi. Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan on siten pieni."</p>	<p>Hanke viittaa hakulomakkeessa useissa kohdissa tuotteen käyttöön Viroa laajemmalti sekä mahdollisuuteen laajentaa hanketta edelleen muualle (esimerkkeinä voidaan mainita esimerkiksi hakulomakkeen kohta Project contribution to the EUSBSR, jossa ERAA toteaa "The project contributes directly to the Priority Area: Transport of the EUSBSR. The solution helps to improve internal and external transport links, increasing the efficiency and minimising the environmental impact of transport systems"... "MC helps to develop further the sustainable transport system in the Baltic Sea Region." ... "Implementation of the solution in the Baltic Sea region reduces the time of transport flows of goods by approximately 13%."..."MC tackles the challenge by involving two countries of the region to the development of the planned solution and thus supporting the joint planning of the transport system." tai hakulomakkeen kohta "Cooperation reason", jossa ERAA toteaa "The cross-border cooperation between Estonia and Finland is crucial in achieving the objectives and results of the project as the united and integrated system for increasing the efficiency of the transport corridors cannot be developed and implemented without the close cooperation between both countries. Developing MC based on the experiences and regulations of only one country would not provide the level of functionality the system needs to be successfully implemented throughout the transport corridors.").</p>

	<p>Kuten hallintoviranomainen on todennut, tämä uusi tieto vaikuttaa suoraan hankkeen tukikelpoisuuden määrittelyyn; nyt ERAA itse toteaa, ettei hanke täytä Central Baltic -ohjelman rahoituksen perusehtoja vaan on tukikelvoton. Lisäksi ERAA myöntää, että se on järjestelmällisesti antanut hakulomakkeessa väärää tietoa asiasta. Mikäli puolestaan hakulomakkeessa annetut tiedot ovat totia, oikaisuvaatimuksen väitteet ovat epätosia.</p> <p>Nyt ERAA myös itse toteaa, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan on pieni. Näin ollen ERAA myöntää tämän kriteerin täyttymisen. Kriteerin täyttymisessä oleellista ei ole, onko vaikutus pieni vai iso.</p>
--	--

#### 4.3 Takaisinperintää harkittaessa tulee ottaa huomioon kohtuullisuus-suhteellisuusperiaatteet

ERAA:n väite	VSL/MA:n vastine
70. Erityisesti: "...ennen takaisinperintäpäätöksen tekemistä asiassa tulisi joka tapauksessa ottaa huomioon EU:n perusperiaatteisiin kuuluvat kohtuullisuus- ja suhteellisuusperiaatteet sekä oikeusvarmuuden periaate. Komissio on takaisinperinnästä antamassaan tiedonannossa todennut, että takaisinperintää voidaan poikkeuksellisissa olosuhteissa rajoittaa."	VSL/MA on kuvannut jo ensimmäisessä hallinto-oikeuden prosessissa yksityiskohtaisesti takaisinperintään johtavia seikkoja sekä komission roolia. Kuten liitteenä olevasta kirjeenvaihdosta käy ilmi, komissio on edellyttänyt koko takaisinperinnässä olevan summan poistamista ohjelman ja komission välisestä rahaliikenteestä.  Komissio ei ole nähnyt syytä rajoittaa takaisinperintää, päinvastoin se on itse sitä aktiivisesti ja täysimääräisesti vaatinut.
71. Erityisesti: "Myös EU:n oikeuskäytännössä on todettu, että valtiontuen määrääminen palautettavaksi voi tietyissä poikkeuksellisissa olosuhteissa olla epäasianmukaista."	ERAA tuo esille mahdollisuuden vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, muttei sitä, miten tai miksi MobiCarnetin tuen takaisinperintä olisi tällainen tapaus. Hallintoviranomaisella ei ole tällaista tietoa.
72. Viite yleisasetuksen 1303/2013 143 artiklaan	VSL/MA ei pidä tietoa oleellisena. ERAA ei myöskään tässä tuo esille, miten tai miksi MobiCarnetin tuen takaisinperintä täyttäisi yleisasetuksen artiklan ehdot. VSL toteaa, että se on käyttänyt kaikkea sen harkintavaltaa ja seurannut tarkastusviranomaisen ja komission antamia ohjeita. Sääntöjenvastaisuuksien luonne ja vakavuus nimenomaan edellyttivät tuen täysimääräistä takaisinperintää.
73. Viite viivästyskoron perimättä jättämisen mahdollisuuteen	ERAA:n väittäminen ei ole oleellinen asian kannalta.
74. Erityisesti: "ERAA:n menettely ei missään tapauksessa ole ollut tahallista ja asiaan liittyvät poikkeukselliset olosuhteet on otettava huomioon mahdollista takaisinperintäpäätöstä	VSL/MA:n näkemyksen mukaan hakulomakkeessa annettu väärä ja puutteellinen tieto nimenomaisesti osoittaa, että ERAA:n menettely on ollut tahallista.  Hakulomakkeessa annettu väärä tieto on suoraan

<p>arvioitaessa.”</p>	<p>harhaanjohtanut hallintoviranomaista rahoitusta myönnettäessä ja hakulomakkeesta poikkeaminen on johtanut valtiontukiepäilyyn ja valtiontuen toteamiseen.</p> <p>ERAA ei myöskään itse ole tuonut esille mitään lieventäviä tai poikkeuksellisia olosuhteita, jotka VSL:n olisi tullut ottaa huomioon.</p>
<p>75.</p> <p>Eryteisesti: ”Myös VS-liiton menettely Central Baltic -ohjelman hallinto- ja tarkastusviranomaisena on otettava huomioon. VS-liitto on muun muassa ollut tietoinen jo pitkän aikaa ennen ensimmäisen takaisinperintäpäätöksen 24.7.2021 tekemistä kaikista niistä seikoista, joiden se on lukuisissa ERAA koskeissa päätöksissään esittänyt myöhemmin olevan sopmusrikkomuksia.”</p> <p>”Samoin VS-liitto on aiemmin hylännyt tiettyjä hankkeeseen kuuluvia kustannuksia ja todennut, että ne eivät ole tukikelpoisia. Liiketoimintasuunnitelmaa koskevien kustannusten osalta VS-liitto ei ole toiminut vastaavasti.”</p>	<p>VSL/MA kumoaa esitetyt väitteet.</p> <p>Hallintoviranomainen on keskusteluissa hankkeen kanssa pyrkinyt löytämään ratkaisua yksittäisiin kysymyksiin niissä puitteissa kuin se on ollut mahdollista. Lopulta hallintoviranomaiselle kertyi hankkeesta niin paljon raskauttavaa tietoa, että takaisinperinnän kynnyks ylittyi. Hallintoviranomaisella ei ole mahdollista sovitella asiaa, kun se on havainnut sääntöjen vastaisuuksia ERAA:n antamissa tiedoissa, hankkeen toiminnassa ja hankkeen luonteessa.</p> <p>ERAA väittää virheellisesti, ettei VSL olisi lukenut liiketoimintasuunnitelmaa koskevia kustannuksia tukikelvottomiksi. Kuten jo yllä on todettu, näitä raportteja ei ole vielä hyväksytty.</p>
<p>76.</p> <p>Eryteisesti: ”Samoin VS-liitto on aiemmin ollut tietoinen myös siitä, että MobiCarnet-hankkeessa kehitettävän IT-alustan kustannusten kattamista harkitaan rahoitettavaksi käyttäjiltä kerättävillä maksuilla, eikä tätä ole ensimmäisissä asiaa koskeissa keskusteluissa pidetty ongelmallisena.”</p>	<p>VSL/MA huomauttaa, että ERAA:n olisi tullut ensisijaisesti selvittää ja ratkaista ennen hakemuksen täyttämistä se, tullaanko kustannusten kattamiseksi keräämään jäsenmaksuja. Mikäli tähän oltaisiin päädytty, asiasta olisi tullut ilmoittaa hakulomakkeessa. ERAA on ensimmäisissä asiaa koskeissa keskusteluissa todennut hallintoviranomaiselle, ettei käyttäjämaksuja ole voitu ennakoida ja siksi niitä ei ole ilmoitettu. Nyt annettu tieto poikkeaa aiemmasta selityksystä.</p> <p>Lisäksi hallintoviranomainen toteaa, että hakulomakkeesta pois jätetyt ja myöhemmin paljastuneet yksityiskohdat tulee arvioida kokonaisuutena. Tällöin myös tulojen kertymisen mahdollisuuden mainitsemisetta jättäminen on erityisen raskauttavaa.</p>
<p>77.</p> <p>Eryteisesti: ”VS-liiton olisi tullut neuvoa ja ohjeistaa ERAA myös siitä asiasta, että VS-liiton tulokannan mukaan alkuperäistä hankehakemusta olisi tullut päivittää.”</p>	<p>ERAAn argumentti ei ole oleellinen. Kuten VSL/MA on todennut aiemmissa selvityksissään että hakulomakkeesta pois jätetyt ja myöhemmin paljastuneet yksityiskohdat tulee arvioida yhdessä, ajan kuluessa kumuloituneena kokonaisuutena.</p> <p>Oleellista on, että ERAA on aktiivisesti jättänyt kaikki kiistanalaiset tiedot pois hakulomakkeesta. Hankehakemuksen päivittäminen hankkeen aikana ei tältä osin ole enää merkitsevä asia kokonaisuudessa, vaikka se alleviivaakin VSL/MA:n näkemystä.</p>

<p>78.</p> <p>Erityisesti: "ERAA on myös useaan otteeseen ilmaissut VS-liitolle, että se on avoin neuvottelemaan sovinnollisen ratkaisun löytymisestä ja valmis keskustelemaan VS-liiton tekemistä valtiontukea ja sopimusrikkomuksia koskevista tulkinnoista."</p>	<p>Kuten VSL/MA yllä ja aiemmin on todennut, se on käyttänyt kaiken mahdollisen harkintavallan, joka sillä asetusten sekä tarkastusviranomaisen ja komission kanssa käydyn tarkastusprosessin puitteissa on.</p>
<p>79.</p> <p>Erityisesti: "Vastaavasti myös VS-liitto on EU:n rakennerahasto-ohjelman viranomaisena hankehakemuksen jättämisen aikana ja myös sen jälkeen katsonut, että MobiCarnet-hankkeelle voidaan myöntää tukea eikä kysymys ole laittomasta valtiontuesta."</p>	<p>ERAA:n argumentti ei ole olleellinen.</p> <p>Kuten kohdassa 50. on todettu, samanaikaisesti toisen asteen tarkastuksen kanssa hallintoviranomaisen omat selvitykset kuitenkin paljastivat, että ERAA on antanut väärää tai totuudenvastaista tietoa hakemuskavakkeessaan, mikä sekä johtaa että takaisinperintäpäätökseen itsessään, että selittää osaltaan sen, miksi toisen asteen tarkastus on jälikäteen havainnut valtiontukea MobiCarnet-hankkeessa.</p> <p>Kun lopulliset tarkastusraportit on saatu, hallintoviranomainen on seurannut tarkastusviranomaisen ja komission antamia ohjeita, eikä ole kiistänyt tarkastusraportin lopullisia havaintoja.</p> <p>Kuten Ohjelmamanuaalissa todetaan "The organisation receiving the de minimis aid bears all responsibility for following the limits. In case the Central Baltic project funding brings the aid received above the EUR 200.000 limit, the organisation must repay the full project support."</p> <p>Hakijan täysi vastuu valtiontuen arvioinnista on viimeksi EU-lainsäädännössä vahvistettu tapauksessa "Eesti Pagar" case (Judgement of the Court of 5 March 2019 (Case C-349/17). Tapaus vahvistaa sen, periaatteen hakijan on itse arvioitava tuki valtiontuen kriteerien mukaiseksi tai maksettava tuki takaisin. Tapaus myös vahvistaa jäsenvaltion tai EU-rakennerahastoviranomaisen oikeuden periä tukikelvoton tuki takaisin.</p>
<p>80.</p> <p>Seuraukset ERAA:lle siitä, ettei hanketta ole voitu viedä eteenpäin ennakoidusti.</p>	<p>VSL/MA ei ota tähän kantaa; hallintoviranomaisen on noudatettava EU-rakennerahasto-ohjelmien toteutusta koskevia sääntöjä ja prosesseja sekä Euroopan Komission ohjeita.</p>
<p>81.</p> <p>Viittaus luottamuksensuojan periaatteeseen.</p>	<p>ERAA:n olisi pitänyt olla tietoinen kaikista ohjeista ja niiden tulkinnasta, eikä ERAA voi vedota tietämättömyyteen. Ohjelmamanuaali, muu hakijan ohjeistus sekä rahoitussopimus ovat kuvanneet kaikki vastuut, velvollisuudet sekä sovellettavat säännöt selkeästi.</p> <p>MA on prosessin aikana tuonut kaikki viittaukset ERAA:n tietoon, mutta ohjeet ovat olleet ERAA:n</p>

	<p>käytössä koko ajan. Lisäksi ERAA on allekirjoittamalla hakulomakkeen ja rahoitussopimuksen vahvistanut ymmärtävänsä ja noudattavansa näitä sääntöjä.</p> <p>ERAA:n näkemys vastuun jakamisesta on yksiselitteisen väärä.</p> <p>Hakulomakkeen tietojen osalta ERAA vastaa yksin: ohjelmamanuaalin mukaan (Programme Manual 3.0 kpl 2.7. Assessment and application procedures, s. 51) päähakija (ERAA, hakija) vastaa hakemuksen tietojen oikeellisuudesta.</p> <p>Valtiontuen arvioinnin ja mahdollisten tukikelvottomien kustannusten osalta vastuu on niinkään hakijalla itsellään.</p> <p>Ohjelmamanuaalissa todetaan "The organisation receiving the de minimis aid bears all responsibility for following the limits. In case the Central Baltic project funding brings the aid received above the EUR 200.000 limit, the organisation must repay the full project support."</p> <p>Hakijan täysi vastuu valtiontuen arvioinnista on viimeksi EU-lainsäädännössä vahvistettu tapauksessa "Eesti Pagar" case (Judgement of the Court of 5 March 2019 (Case C-349/17). Tapaus vahvistaa sen, periaatteen hakijan on itse arvioitava tuki valtiontuen kriteerien mukaiseksi tai maksettava tuki takaisin. Tapaus myös vahvistaa jäsenvaltion tai EU-rakennerahastoviranomaisen oikeuden periä tukikelvoton tuki takaisin.</p> <p>Näin ollen ERAA nimenomaisesti vastaa kokonaan yksin kaikista seikoista, jotka takaisinperintäpäätöksessä on esitetty.</p>
<p>82.</p> <p>Eryteisesti: "VS-liitto on toiminut nimenomaan EU:n rakennerahasto-ohjelmaan kuuluvan Central Baltic -ohjelman hallinto,- todentamis ja tarkastusviranomaisena. ... Kysymys ei siten ole kansallisesta viranomaisesta vaan nimenomaan unionin toimielimestä, elimestä tai laitoksesta jolta ERAA on saanut täsmällisiä, ehdottomia ja yhtäpitäviä vakuutteluja Central Baltic -ohjelman alkuajoina. ... ERAA vetoaa siten luottamuksensuojan periaatteeseen, joka tulee ottaa huomioon takaisinperinnässä."</p>	<p>ERAA:n olisi pitänyt olla tietoinen kaikista ohjeista ja niiden tulkinnasta, eikä ERAA voi vedota tietämättömyyteen. Ohjelmamanuaali, muu hakijoille laadittu ohjeistus sekä rahoitussopimus ovat kuvanneet kaikki vastuut, velvollisuudet sekä sovellettavat säännöt selkeästi. MA on prosessin aikana tuonut kaikki viittaukset ERAA:n tietoon, mutta ohjeet ovat olleet ERAA:n käytössä koko ajan. Lisäksi ERAA on allekirjoittamalla hakulomakkeen ja rahoitussopimuksen vahvistanut ymmärtävänsä ja noudattavansa näitä sääntöjä.</p> <p>(- Programme Manual 3.0 kpl 2.7. Assessment and application procedures, s. 51) päähakija (ERAA, hakija) vastaa hakemuksen tietojen oikeellisuudesta.</p> <p>- Rahoitussopimus/Subsidy Contract § 1 Applicable legal framework</p>



	<p>The LP guarantees that the project is implemented and managed in accordance of the valid regulations as well as the horizontal policies of the European Union, the Programme Manual and valid national legislation.)</p> <p>Ohjelman viranomaiset voivat ottaa kantaa vain niille esitettyihin tietoihin, jotka ERAA on vakuuttanut oikeiksi. Takaisinperintäpäätöksen yksi keskeinen peruste on, että ERAA on antanut väärää tai totuudenvastaista tietoa hakemuskäytännössä.</p>
--	---

Osana lausuntoaan maakuntahallitus toimittaa hallinto-oikeudelle kaikki asian käsittelyssä kertyneet tai siihen liittyvät asiakirjat (mahdollisine käännoksineen) alla olevan luettelon mukaisesti:

Hallinto-oikeudelle toimitettavat liitteet prosessin aikajärjestyksessä:

- Ohjelmamanuaali ja hakijan ohjeistus
- MobiCarnet-hakulomake
- Partnerisopimus
- Muu hallintoviranomaisen selvityksessä kertynyt aineisto
- Takaisinperintää edeltävä nk Amicable letter ja saatu vastaus
- 1. Takaisinperintäpäätös sekä sitä seuranneet valitukset vastineineen
- 2. Takaisinperintäkirje

Näistä oikeudelle toimitetaan viralliset englanninkieliset versiot, sekä käännökset silloin, kun sellainen on käytössä.

 [MobiCarnet valitus hallinto-oikeudelle.pdf](#)

Valmistelija TN/MN/kk

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus toteaa, ettei ERAA:n (Association of Estonian International Road Carriers) valitus hallinto-oikeudelle tuo esille mitään uutta oleellista tietoa, eikä se näin ollen anna aihetta muuttaa 27.4.2021 annettua päätöstä hankkeelle maksettujen tukien takaisinperinnästä tai maakuntahallituksen päätöstä 21.6.2021 oikaisuvaatimuksen osalta.

Maakuntahallitus pitää kannassaan, että takaisinperintäpäätös perustuu sopimusrikkomukseen ja saatuun laittomaan valtioneuvon tukeen. Prosessissa on noudatettu hankkeen asianmukaista kuulemistä rahoitus sopimuksen 13 §:n mukaisesti.

Maakuntahallitus on yllä antanut oman selostuksensa asiasta (kappale 1) ja tämän jälkeen vastaa yksityiskohtaisesti valituksessa esitettyihin vaatimuksiin ja niiden perusteluihin (kappale 2).

Erityisesti maakuntahallitus toteaa hallinto-oikeudelle lausuntonaan seuraavaa:

i. että se odottaa takaisinperintää koskevan päätöksen täytäntöönpanossa asian lainvoimaista ratkaisua;

ii. ettei Varsinais-Suomen liiton (= hallintoviranomaisen) 27.4.2021 tekemää takaisinperintäpäätöstä sekä ERAA:n oikaisuvaatimuksen johdosta VS-liiton maakuntahallituksen 21.6.2021 tekemää päätöstä § 102 ole perusteltua kumota ja palauttaa asiaa maakuntahallituksen käsittelyyn. Asia on käsitelty maakuntahallituksessa kuntalain mukaisesti hallintopäätöksestä tehtynä oikaisuvaatimuksena. Tästä päätöksestä kuntalain mukaisesti ja hakijalle annetun valitusosoituksen mukaisesti voi valittaa hallinto-oikeuteen.



iii: korvausvaatimus ei ole perusteltu vaan Varsinais-Suomen liitto vaatii, että valittaja korvaa VS-liiton oikeudenkäyntikulut myöhemmin ilmoitettavan laskun mukaisesti takaisin.

Maakuntahallitus päättää, että asian kiireellisyyden takia pöytäkirja tarkastetaan tämän asiakohdan osalta kokouksessa.

Päätös Aluekehitysjohtaja Tarja Nuotio esitteli asian.

Ehdotus hyväksyttiin.

---

Lisätietoja Head of Managing Authority Merike Niitepöld, p. 040 742 0302,  
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

## LAUSUNTO LUONNOKSESTA VALTION VÄYLÄVERKON INVESTOINTIOHJELMAKSI VUOSILLE 2022 – 2029

Asia Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029. Väylävirasto laatii valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa (Liikenne 12). Liikenne 12 -suunnitelma hyväksyttiin eduskunnassa 1.7.2021. Lausunto pyydetään toimittamaan Lausuntopalvelun kautta 15.9.2021 mennessä.

Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelmassa linjataan lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankeet ja niiden mahdollinen toteuttamisjärjestys. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesityksen valmistelussa. Ohjelma sisältää isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia, pienempiä parantamishankkeita sekä EU-tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Liikenneverkon strateginen tilannekuva kuvaa ne tarpeet, joihin investointiohjelman tulee vastata. Tarpeita on enemmän kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata. Siksi tilannekuvan mukaisia hankkeita joudutaan priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen merkittävät vaikutukset. Hankkeiden kokonaisvaikutusten arviointia on tehty suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki) yleisen arviointivelvollisuuden perusteella.

Investointiohjelman hankkeet ovat valikoituneet hankekoreihin 1A ja 1B hankkeiden kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekoriin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeen toteuttamista. Hankekoriin 1A hankkeet on mahdollista toteuttaa ohjelmajakson alkupuolella ja koriin 1B hankkeet loppupuolella.

Investointiohjelman talouskehys pohjautuu Liikenne 12 -suunnitelman taloudelliseen kehukseen ja linjauksiin. Liikenne 12 -suunnitelman rahoitustaso vuosille 2021–2032 on väyläverkon kehittämiseen 6,1 miljardia euroa ja perusväylänpitoon 18 miljardia euroa. Jo päätetyt hankkeet ja avustukset toteutetaan tehtyjen päätösten mukaisesti. Investointiohjelman kaikkien väylämuotojen uusien kehittämishankkeiden talouskehys on noin 2 475 miljoonaa euroa ja perusväylänpidon talouskehys on noin 800 miljoonaa euroa. Kehittämishankkeiden osalta osa hankkeista jatkuu vuoden 2029 jälkeen, jonka vuoksi talouskehys sisältää rahoitusta jatkuviin hankkeisiin 450 miljoonaa euroa vuodesta 2030 eteenpäin.

Yhteisrahoituksella toteutettaviin MAL-kaupunkiseutujen hankkeisiin on mahdollista kohdentaa yhteensä n. 500 miljoonaa euroa investointiohjelman ajanjaksolla. Tämä sisältää kahden seuraavan MAL-sopimuskierron valtion rahoituksen seitsemälle kaupunkiseudulle. Rahoitukseen sisältyvät sekä valtion väylille kohdistuvia investointeja että valtionavustuksia kuntien hankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen.

Rataverkon kehittämisen talouskehys on 1 363 miljoonaa euroa, joka sisältää 300 miljoonaa euroa jatkuvia hankkeita vuodesta 2030 eteenpäin. Maantieverkon kehittämisen talouskehys on 1 030 miljoonaa euroa, joka sisältää jatkuvia hankkeita 150 miljoonalla eurolla. Tieverkon perusväylänpidon parantamishankkeiden talouskehys on yhteensä 325 miljoonaa euroa, josta jo päätettyihin hankkeisiin on sidottu noin 76 miljoonaa euroa. Vesiväyläverkon kehittämisen talouskehys on 82 miljoonaa euroa.

Väyläviraston investointiohjelmaluonnokseen sisältyvät hankkeet Varsinais-Suomessa:

Ratahankkeet

Kori

Hanke

M€

	1A	Turku–Uusikaupunki peruskorjaus sekä Raisio–Naantali peruskorjaus ja sähköistys	46
Maatiehankkeet			
	<u>Kori</u>	<u>Hanke</u>	<u>M€</u>
	1A	E18 kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa	189
	1A	St 180 Hessundinsalmen sillan uusiminen (III LTA 2021)	28
	1A	St 180 Kirjalansalmen sillan uusiminen (III LTA 2021)	100
	1A	Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	10
	1B	Seudullisten pyörätieverkkojen kehittäminen, esim. kt 43 Uusikaupunki–Laitila	60
Perusväylänpidon parantamishankkeet			
		Kt 40 (E18) Avantin eritasoliittymä, Lieto	2
		Kt 40 (E18) kaiteet välillä vt 10–vt 8, Turku ja Raisio	1
		Raskaan liikenteen taukopaikat (V-S ja Satakunta)	2
Vesiväylähankkeet:			
	<u>Kori</u>	<u>Hanke</u>	<u>M€</u>
	-	-	-

Investointiohjelma päivitetään jatkossa vuosittain alkuvuodesta liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen jälkeen, ennen seuraavan vuoden talousarviovalmistelua, sekä aina Liikenne 12 -suunnitelman päivittämisen jälkeen.

Lausuntokierroksella saatu palautekokonaisuus huomioidaan valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä ja seuraavan investointiohjelman valmistelussa. Väylävirasto on pyytänyt tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erityisesti ennalta annettujen kysymysten kautta.

Lausuntopyyntö ja investointiohjelmaluonnos luettavissa:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=77291218-f99d-4b50-840c-d1450d26e3e8&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744>

Valmistelija JV/HS/MRL

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus päättää antaa seuraavan lausunnon:

Väyläviraston investointiohjelmalla on positiivinen vaikutus kansainväliseen saavutettavuuteen ja elinkeinoelämän yhteyksiin. Satamien yhteyksien parantamisella ja TEN-T-ydinverkkokäytävän puutteiden korjaamisella on merkittävä vaikutus Liikenne 12 -suunnitelmassa linjattuun saavutettavuustavoitteeseen. Varsinais-Suomella ja Turun kaupunkiseudulla on logistisesti tärkeä asema osana kasvavaa Etelä-Suomea ja sen meri- ja maakuljetusreittien solmupisteinä. TEN-T-vaatimusten täyttäminen ydinverkolla vuoteen 2030 mennessä on tärkeä tavoite.

Pääväylien palvelutasopuutteita korjataan neljällä suurella kehittämistoimenpiteellä. E18 Turun kehätielle (kantatie 40) osoitetaan ohjelmaluonnoksen maantiehankeiden suurin yksittäinen rahoitus. Rahoitus on tärkeä ja välttämätön yhden Suomen merkittävimmän päätieväylän kuntoon saattamisessa ja eurooppalaisen ydinverkkokäytävän palvelutason saavuttamisessa.

Jo valtion vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarviossa päätetyt saaristotien (mt 180) Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusimiset ovat elintärkeitä. Sillat ovat käyttöikänsä päässä ja ainoita tieyhteyksiä Turunmaan saaristoon. Investoinnit ovat edellytys Paraisilla sijaitsevan teollisuuden toiminnalle ja rakennusteollisuuden kuljetusten toimintavarmuudelle.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista liikenneturvallisuus ei ole noussut riittävän keskeiseksi investointiohjelman tavoitteeksi. Varsinais-Suomessa valtatieltä 8 ja 9 puuttuvat liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömät parannustoimenpiteet. Valtatie 8 Laitilan kohdan tasoliittymä aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin ja pullonkaulan liikenteen sujuvuudelle. Vuonna 2022 rakentamisvalmiuteen tulevan valtatie ja kantatie 43 kiertoeritasoliittymän toteuttamiseen tulee osoittaa investointiohjelmassa 38 miljoonan euron rahoitus. Valtatie 9 yhteysväli Turku–Tampere on keskimäärin muuta päätieverkkoa vaarallisempi. Yhteysväliä sattuu vuosittain 25 henkilövahinko-onnettomuutta ja neljän ihmisen kuolema. Investointiohjelmaan tulee lisätä Liedon aseman ja Auran välisen leveäkaistatien nelikaistaistamisen rakentamisrahoitus, 53 miljoonaa euroa.

Maantieverkolla on strategisen tilannekuvan mukaisesti 2–3 miljardin euron kehittämistarpeet seuraavan kymmenen vuoden aikana. Investointiohjelman kehittämisrahoitus ei pysty vastaamaan näihin tarpeisiin. Linjattu rahoitustaso ei ole näin ollen riittävä ja hyviä hankkeita uhkaa jäädä toteuttamatta.

Investointiohjelmasta ei käy ilmi yhteisrahoitusmallilla toteutettavien hankkeiden kokonaisuus eikä kunnilta odotettavan rahoituksen määrää valtion väyläverkon investoinneista. Maakunnan liitto korostaa, ettei eduskunnan päätöksen mukaisesti yhteisrahoitusmallilla saa muuttaa liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaa, vaan valtion tulee jatkossakin vastata valtion väylistä ja kuntien vastata katuverkosta.

Investointiohjelman mukaan tiehankkeiden osalta eroja saavutetuissa hyödyissä investointiohjelmaan valittujen hankkeiden ja hyöty-kustannussuhteen maksimoivien hankkeiden välillä selittää erityisesti valtion rahoituksen jakautuminen maantieteellisen sijainnin mukaan. Hyöty-kustannussuhteeltaan merkittävimmät hankkeet keskittyvät suurten kaupunkiseutujen läheisyyteen ja investointiohjelmaan valitut hankkeet ovat puolestaan jakautuneet maantieteellisesti tarkasteltuna tasaisemmin. Maakunnan liitto katsoo, että mahdollinen harkinta muun kuin hankkeen vaikuttavuuden ja toteuttamisvalmiuden mukaan kuuluu jättää poliittisesti ratkaistavaksi.

Tavoitteiden ja vision saavuttamiseksi vaikuttavimmat toimet tehdään suurilla kaupunkiseuduilla. Kestäviä liikkumismuotoja tulee kehittää monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välillä, joilla päästövähennysten aikaansaaminen on väestöpohjan vuoksi kustannustehokasta. Tämä palvelee myös Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ekologisesti ja taloudellisesti kestävästä liikenteestä. Tavoitteeksi tulee ottaa eteläisen Suomen kaupunkiverkoston kytkeminen kiinteäksi kokonaisuudeksi nopeilla tunnin yhteyksillä.

Väyläviraston on tarkoitus valmistella investointiohjelman lisäksi tulevien vuosien suunnitteluhankkeita priorisoiva suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon ohjelma. Koska investointiohjelmassa on priorisoitu hankkeita tehokkuuden ja vaikuttavuuden lisäksi myös toteuttamisvalmiuden mukaan, tulisi suunnitteluohjelmaluonnos olla tarkasteltavissa investointiohjelman yhteydessä. Lisäksi Väyläviraston tekemän hankepriorisoinnin avaamiseksi liitteen 2 puuttuvat hankkeet tulee kuvata nykyistä kattavammin sekä hankkeiden toteuttamisvalmius ja vaikuttavuus arvioida ja perustella vertailukelpoisesti toteutettaviin hankkeisiin nähden.

Varsinais-Suomen liiton näkökulmasta maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien tulisi toimia ensisijaisena lähtötietona valtakunnan suunnittelussa ja yhtenä investointiohjelman toimenpiteiden priorisoinnin lähtökohtana. Suuralueilla maakuntien yhteistyössä laaditut liikennestrategiat tukevat kokonaiskuvaa.

Investointiohjelman päivittämisen tulee vastaisuudessa sisältyä Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluun. Investointiohjelma tulee laatia läpinäkyvänä ja vuorovaikutuksessa sekä yhteistyössä maakuntien ja suurten kaupunkiseutujen kanssa. Esimerkiksi Turun kaupunkiseudun MAL-sopimusneuvotteluissa useat seudullisesti priorisoidut hankkeet siirrettiin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ratkaistaviksi. Liikenne 12 -suunnitelman toimenpideohjelmasta odotukset siirtyivät edelleen Väyläviraston investointiohjelmaan.

Liikenne 12 -suunnitelmasta on rajattu pois valtakunnallisesti merkittävät raidehankkeet, joiden suunnittelu viedään loppuun hankeyhtiöiden toimesta. Niin ikään investointiohjelmasta puuttuu valtakunnallisesti merkittävien raidehankkeiden rakentamisen valtionrahoitus. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, tulisi raidehankkeiden valtionrahoitus huomioida osana investointiohjelmaa.

Turun Tunnin juna on etenemässä kokonaisuutena rakentamisvalmiuteen investointiohjelmakauden alkupuolella. Suunnittelu valmistuu vuonna 2023. Vaikka hankeyhtiömallissa on tarkoitus soveltaa muutakin kuin valtion budjettirahoitusta, tarvitsevat suuret raidehankkeet kuitenkin suunnittelun valmistuttua merkittävän valtionrahoituksen rakentamiseen.

Alueen sisäisen saavutettavuuden ja raideliikenteen kehittämisen näkökulmasta on hyvä, että Turku-Uusikaupunki radan peruskorjaus ja Raisio-Naantali radan peruskorjaus ja sähköistys ovat mukana investointiohjelmassa. Varsinais-Suomessa on tavoitteena paikallisjunaliikenteen käynnistäminen ja sen kytkeminen osaksi Tunnin junan kokonaisuutta täysimääräisen matkustajapotentialin hyödyntämiseksi.

Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla on sijoitettu maanteiden hankekorin 1B. Investointikauden loppupuolella toteutettavien hankkeiden joukkoon potentiaaliseksi on nostettu kantatie 43 Uusikaupunki–Laitila yhteys. Varsinais-Suomesta kansallisesti tärkeäksi toteutettavaksi hankkeeksi tulee nostaa lisäksi saariston rengastie. Vuosi vuodelta suosittumman saariston pyöräilyreitit varrella on yhä useita kevyelle liikenteelle vaarallisia osuuksia, joilta pyörätie puuttuu kokonaan.

Euroopan unionin Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen (CEF2) ohjelmakautta 2021–2027 on ennakoitu hyvin investointiohjelmassa. CEF2-ohjelma painottuu ohjelmakauden alkuun, jolloin potentiaalisten hankkeiden tulee olla hakuvalmiudessa jo vuosina 2021–2024. Ydinverkon hankkeisiin painottuvat tuet voivat enimmällään olla 30 % rakentamiseen ja 50 % suunnitteluun.

CEF2-ohjelmaluonnoksen mukaan TEN-T verkon satamien tieyhteydet ovat tukikelpoisia. Hankkeilla tulee parantaa TEN-T-verkon satamien ja maantie-rautatie terminaalien tieyhteyksiä kaupunkialueiden ruuhkien vähentämiseksi tai kapasiteetin parantamiseksi. E18 (kt 40) Turun kehätien parantamiselle Raision keskustassa on mahdollista saada tukea rakentamiseen 56,1 miljoonaa euroa. On tärkeä, että tukea haetaan, sillä se vapauttaa valtion niukkaraamista kehittämisrahoitusta muihin välttämättömiin kohteisiin. CEF-tuen kautta vapautuva rahoitus tulee korvamerkitä alueen hyödyksi. 56 miljoonalla eurolla katetaan Varsinais-Suomessa valtatie 8 Laitilan kohdan, valtatie 9 Liedon aseman ja Auran välin, Kaarinan läntisen ohitustien tai Salon itäisen ohikulkutien kustannuksia.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan yhteisrahoitusmallia kuntien ja elinkeinoelämän toimijoiden kanssa käytetään erityisesti, kun kunnalla on valtiota selkeämpi intressi valtion verkolla sijaitsevan hankkeen käynnistämiseen tai kun valtion verkolle suunniteltu toimenpide palvelee rajoitettua määrää elinkeinoelämän toimijoita. Yhteisrahoitusmallin soveltaminen ei saa tarkoittaa kehittämishankkeiden kustannusten vyöryttämistä kunnille. Esimerkiksi E18 Turun kehätien vaadittava palvelutaso ja päätieyhteydelle asetetut tavoitteet tulee toteuttaa valtion rahoituksella.

Käynnissä olevan kehätien toisen vaiheen (Kausela–Kirismäki) parannuskokonaisuuden osana tulisi toteuttaa siitä alun perin pois jäänyt Avantin eritasoliittymä. Eritasoliittymä on mukana investointiohjelman perusväylänpidon parantamishankkeissa 2 miljoonan euron rahoituksella. Liedon kunta on sitoutunut vastaamaan yhteishankkeen 5,37 miljoonan kokonaiskustannuksen siltaratkaisun toteutuksesta eli 1,1 miljoonasta eurosta. Kunnan panosta kasvattaa lisäksi nelikaistatien rinnakkaistien rakentaminen. Avantin alue muodostaa kansallisesti merkittävän logistiikan toimijoiden keskittymän ja on edellytys E18 toimivuudelle elinkeinoelämän ja satamien näkökulmasta. Valtion tehtävä on kattaa tarvittava 4,27 miljoonan euron rahoitusosuus.

Investointiohjelman liitteessä 2 on kuvattu ja lueteltu ohjelman ulkopuolelle jääneitä ja muita tarkasteltuja hankkeita. Investointiohjelman mukaan suuri osa ulkopuolelle jääneistä hankkeista on sel-

laisia, joilla ei ole hyvää päätöksentekovalmiutta (kaavoitus, lupa-asiat, suunnittelutilanne), tai joista ei muutoin ole riittävästi tietoa. Hyöty-kustannussuhteen merkittävyyden sijaan hankkeille on saatettu antaa painoarvoa maantieteellisen sijainnin mukaan. Varsinais-Suomessa esimerkiksi hyöty-kustannussuhteeltaan erittäin kannattavan Saaristotien (mt 180) Kurkela–Kuusisto välin uusi yhteys eli Paraisten väylä tai Kaarinan läntinen ohitustie on jätetty pois investointiohjelmasta. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 2,81 ja kustannusarvio 55 miljoonaa euroa. Uusi yhteys on tärkeä niin Turunmaan saariston liikenneyhteyksille, Kaarinan keskustan kehittämiseksi kuin Paraisten elinkeinoelämän kuljetuksille. Samoin investointiohjelmasta puuttuu Salon kaupungin kärkihanke, seudun kasvun, elinvoiman ja Korvenmäen ekovoimalaitoksen näkökulmasta tärkeä Salon itäisen ohikulkutien (kt 52) toinen vaihe. Hankkeen suunnittelu tulee välttämättä käynnistää ja sijoittaa investointiohjelman hankekoriin 1B. Hankkeen kustannusarvio on 37 miljoonaa euroa.

Varsinais-Suomen liitto esittää Väyläviraston investointiohjelman lisättäväksi:

*Raideliikenteen kehittämishankkeet:*

Tunnin juna, Espoo–Salo-oikorata  
Tunnin juna, Salo–Turku-kaksoisraide

*Tieliikenteen kehittämishankkeet:*

E18 Turun kehätie, Naantali–Raisio  
Vt 8 Laitilan kiertoeritasotasoliittymä  
Vt 9 Lieto–Aura leveäkaistatien nelikaistaistus  
Mt 180 Kurkela–Kuusisto (Paraisten väylä/Kaarinan läntinen ohitustie)  
Kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe  
Kevyen liikenteen kehittäminen:  
Saariston rengastiellä pyörätien puuttuvat osat

Lausunto lähetetään [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi).

Päätös Edunvalvontajohtaja Janne Virtanen esitteli asian.

Ehdotus hyväksyttiin.

Lisätietoja Kehittämispäällikkö Malla Rannikko-Laine, p. 040 7213429, [etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi](mailto:etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi)

## KAAVASUUNNITTELIJAN TOIMEN HAETTAVAKSI JULISTAMINEN

Asia Erikoissuunnittelijan (virkistys ja tutkimus) toimi on ollut täyttämättä keväästä 2021.

Suunnittelun digitalisaatiokehitys on viime vuosina ollut nopeaa. Tämän vuoksi toimenkuvaa ja siihen liittyviä tehtäviä tulee tarkistaa vastuualueen muuttuneiden tarpeiden mukaisiksi ja vakanssi muuttaa kaavasuunnittelijan toimeksi.

Kaavasuunnittelijan toimenkuva olisi maakunnan suunnitteluun liittyvien karttamateriaalien ja paikkatietoaineistojen tuottaminen ja analysointi sekä niiden viestinnällinen hyödyntäminen ja visualisointi. Lisäksi kaavasuunnittelijan tehtäviin kuuluisi vastuualueen ja koko viraston teemavastuiden mukaisesti maakunnalliseen virkistysalue- ja paikkatietoyhteistyöhön liittyvät tehtävät (mm. muut liitot, Kuhankuono, Lounaistieto).

Toimen kelpoisuusehtona ovat soveltuva korkeakoulututkinto ja käytännön, paikkatietojärjestelmien erinomainen hallinta sekä työkokemus suunnitteluun liittyvistä paikkatietotehtävistä. Paikkatietoalaan liittyvä ohjelmointi- ja tietokantaosaaminen sekä kokemus maakuntakaavoituksesta tai muusta maankäytön suunnittelusta katsotaan eduksi. Lisäksi vaaditaan hyvää suomen kielen suullista ja kirjallista taitoa sekä vähintään tyydyttävää ruotsin ja englannin kielen suullista ja kirjallista taitoa.

Työsuhteen ehdot määräytyvät kunnallisen teknisen sopimuksen mukaan ja hakijoita pyydetään esittämään palkkatoivomuksensa. Käytössä olevan tehtävien vaativuuden arvioinnin mukaan toimen tehtäväkohtainen palkka 3 174,56 euroa/kk.

Hakuprosessi toteutetaan syys-lokakuussa ja toimi on tarkoitus täyttää syksyn 2021 aikana.

Valmistelija HS/hm

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus päättää

1. että kaavasuunnittelijan toimi maankäytön ja ympäristön vastuualueelle julistetaan haettavaksi
2. että toimen palkkaus määritellään kunnallisen teknisen sopimuksen mukaan, tehtäväkohtainen palkka 3 174,56 euroa/kk
3. että työsuhteen koeaika on kuusi kuukautta
4. valtuuttaa maakuntajohtajan tekemään toimen täyttöä koskevan päätöksen.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

Lisätietoja Suunnittelujohtaja Heikki Saarento, puh. 040 720 3056, etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi



## TOIMINNALLISTEN JA TALOUDELLISTEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN 1.1.-30.6.2021

Asia Maakuntahallitus (mh 1.3.2021 § 37) vahvisti Varsinais-Suomen liiton talousarvion 2021 käyttötalousosan käyttösunnitelman siten, että käyttötalouden tuottojen ja kulujen sitovuustasot ovat seuraavat: 1. kuntarahoitteisilla kustannuspaikoilla tiliryhmätaso ja 2. ohjelma- ja hankerahoitteisilla kustannuspaikoilla toimintakatetaso (0 euroa).

Talousarvion toteutumaraportin 1.1.-30.6.2021 perusteella kuntarahoitteisilla kustannuspaikoilla ei talousarvion 2021 käyttötalouden tiliryhmätasolla ole ennakoitavissa sellaisia kulupoikkeamia, jotka edellyttäisivät välittömiä toimenpiteitä.

Ohjelma- ja hanketoiminnan kustannuspaikoilla ei ole ennakoitavissa toimenpiteitä edellyttäviä poikkeamia.

Maakuntavaltuusto 7.12.2020 § 27 vahvisti maakuntaliiton vuoden 2021 talousarvion alijäämäksi 112 883 euroa. Alijäämä suunnitellaan katettavaksi edellisten vuosien ylijäämätililtä.

Oheismateriaali:

Toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutuminen 1.1.-30.6.2021.

Valmistelija PM/EP/mk

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus merkitsee tiedoksi toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumisen ajalla 1.1. - 30.6.2021.

Päätös Hallintojohtaja Petra Määttänen esitteli asian.

Ehdotus hyväksyttiin.

Lisätietoja Hallintojohtaja Petra Määttänen p. 041 502 5246, etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

## VIRANHALTIJAPÄÄTÖKSET

Asia Viranhaltijat ovat tehneet hallintosäännön ja päätösvallan delegointien perusteella seuraavat toimenpanopäätökset:

Maakuntajohtajan päätökset:  
- muut B § 99-103

Edunvalvontajohtajan päätökset:  
- Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen maksatuspäätökset C1 § 12-16

Head of Managing Authority päätökset A1 § 107-113

Oheismateriaalina ovat päätösluettelot.

Valmistelija ml/mbl/kn/mk

Maakuntajohtajan ehdotus

Maakuntahallitus merkitsee viranhaltijoiden päätöspöytäkirjat tiedoksi eikä käytä otto-oikeuttaan.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

Lisätietoja Hallintosihteeri Marja Karttunen, p. 040 720 3061, etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

Maakuntajohtajan ehdotus

Puheenjohtaja päättää kokouksen.

Päätös Puheenjohtaja Ilkka Kanerva päätti kokouksen klo 11.29.

\_\_\_\_\_



## MUUTOKSENHAKUKIELLOT

Kieltojen perusteet	Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.
	Pykälät: 129-132, 134-138
	Koska päätöksestä voidaan tehdä kuntalain 134 §:n 1 mom. mukaan kirjallinen oikaisuvaatimus, seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla.
	Pykälät: 133
	HValL 3 §:n 1 mom./muun lainsäädännön mukaan seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla.
	Pykälät ja kieltojen perusteet:

## OIKAISUVAATIMUSOHJEET

	Seuraaviin päätöksiin tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.
	Pykälät: 133
Oikaisuvaatimusviranomainen	VARSINAIS-SUOMEN LIITON MAAKUNTAHALLITUS Ratapihankatu 36 PL 273 20101 TURKU
Aika	sähköposti: kirjaamo@varsinais-suomi.fi Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.
Oikaisuvaatimuksen sisältö	Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteineen ja se on tekijän allekirjoitettava.

## VALITUSOSOITUS

	Seuraaviin päätöksiin voidaan hakea muutosta kirjallisella valituksella. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksin vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Mikäli päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksin myös asianosainen sekä kunnan jäsen.
Valitusviranomainen	Turun hallinto-oikeus Sairashuoneenkatu 2-4 PL 32 20101 TURKU
	Kunnallisvalitus, pykälät: Valitusaika 30 päivää
	Hallintovalitus, pykälät: Valitusaika 30 päivää
	Tuomioistuinten ja eräiden oikeushallintoviranomaisten suoritteista perittävistä maksuista annetun lain (1455/2015) nojalla muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa 260 euroa.

Muu valitusviranomai- nen	Osoite: Postiosoite:  Pykälät:	Valitusaika päivä
Valitusaika	Valitusaika alkaa päätöksen tiedoksisaannista.	
Valituskirja	Valituskirjassa on ilmoitettava <ul style="list-style-type: none"><li>- valittajan nimi, ammatti, asuinkunta ja postiosoite</li><li>- päätös, johon haetaan muutosta</li><li>- miltä osin päätöksestä valitetaan ja muutos, joka siihen vaaditaan tehtäväksi</li><li>- muutosvaatimuksen perusteet</li></ul> Valituskirja on valittajan tai valituskirjan muun laatijan omakätisesti allekirjoitettava. Jos ainoastaan laatija on allekirjoittanut valituskirjan, siinä on mainittava myös laatijan ammatti, asuinkunta ja postiosoite. Valituskirjaan on liitettävä päätös, josta valitetaan, alkuperäisenä tai viran puolesta oikeaksi todistettuna jäljennöksenä sekä todistus siitä päivästä, josta valitusaika on luettava.	
Valitusasiakirjojen toimittaminen	Valitusasiakirjat on toimitettava valitusviranomaiselle ennen valitusajan päättymistä. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin valitusasiakirjat on jätettävä niin ajoissa, että ne ehtivät perille ennen valitusajan päättymistä. Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <a href="https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet">https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet</a> .	
Hankinta-asiat	Hankinta-asioiden osalta pöytäkirjan liitteenä on erillinen oikaisuvaatimusohje/valitusosoitus. Pykälät: <a href="#">Hankinta-oikaisuohje ja valitusosoitus, pöytäkirjan liite</a>	
Lisätietoja	Yksityiskohtainen oikaisuvaatimus/valitusosoitus liitetään pöytäkirjanotteeseen.	