



Osakkaaksi liittyminen Kaupunkiliikenne Oy:öön

VD/9524/02.05.03.01/2021

RV/HW/MH/K-ML/RK-K/HY-L

Helsinki, Espoo ja Vantaa asettivat vuonna 2019 työryhmän tunnistamaan ja analysoimaan seudullisia raitiotiejärjestelmän organisaatiovaihtoehtoja, joilla voidaan saavuttaa seudullisuuden tuomia hyötyjä raitioteiden, -varikoiden ja -kaluston toteutus- ja hankintatavoilla sekä osaamisresursseissa. Hyötyjen vaikutukset kasvavat tulevaisuudessa, kun 2020-luvulla toteutettavaksi suunnitellut raitiohankkeet ovat noin kolminkertaistamassa raitiotieverkon pituuden seudulla. Syksyllä 2020 teetettiin jatkoselvitys koskien kaupunkiliikenneyhtiön hallintomallia. Parhaaksi lähtökohdaksi todettiin konsernimuotoinen malli, jossa liiketoiminta-alueet on eroteltu tytäryhtiöihin. Kaupunkiliikennekonserni toimii tiiviissä yhteistyössä omistajakaupunkiensä sekä HSL:n että Länsimetro Oy:n kanssa.

Vantaan liittyminen yhtiön omistajaksi on suunniteltu toteutettavan vuoden 2022 aikana, jos muutoksenhakuprosessit eivät lykkää täytäntöönpanoa. Vantaan omistus kohdistuu konsernissa ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:öön, jonka omistukseen toteutettaisiin Vaaralan varikko ja Vantaan ratikan kalustohankinnat. Vantaan kaupunki tulee siis omistamaan CP-sarjaa, joka kohdistuu pikaraitiotiekaluston ja -varikoiden ylläpitoon, kehittämiseen ja vuokraukseen. Yhtiö rahoittaa investoinnit Vantaan kaupungin takaamalla lainalla.

Vähemmistöosakkeenomistajan aseman suojaamiseksi osakassopimuksessa on määritelty asiat, joihin tarvitaan osakkeenomistajan suostumus tai joista on päätettävä yhtiön yhtiökokouksessa ja hallituksessa yksimielisesti. Yhtiön tulee hakea osakkaana olevan kaupungin etukäteinen suostumus aina, kun kyse on sellaisista investoinneista, joiden takausvastuu tai rahoitusvelvollisuus on kyseisellä osakkaalla. Yhtiökokouksen yksimielistä päätöstä vaativat yhtiöjärjestyksen muuttaminen, yhtiön toiminta-ajatuksen, liiketoimintasuunnitelman tai toiminnan olennainen muuttaminen, omistuspohjan laajentaminen sekä pikaraitioteiden toiminnan kannalta erittäin merkittävät järjestelmätason investointien investointiperiaatteet ja investointiraamit. Hallituksen yksimielistä päätöstä vaativat konsernistrategian vahvistaminen ja muuttaminen, yhtiön huomattavat sopimukset ja investoinnit, merkittävät kustannustehokkuuteen ja laatuun liittyvät kysymykset sekä toimitusjohtajan valinta ja erottaminen.

Osakassopimuksen mukaan Helsingillä on yhtiön perustajana oikeus nimetä hallitukseen kolme jäsentä, joista yksi puheenjohtajaksi. Vantaalla on kahden omistajan tilanteessa oikeus nimetä yksi hallituksen jäsen. Lisäksi Helsinki ja Vantaa nimittävät yhteistyössä hallitukseen kaksi kaupunkien ulkopuolista asiantuntijajäsentä.

Verottajalta saatujen ennakkoratkaisujen perusteella suunnitellun konsernirakenteen toteuttamiselle ja toimintamallille ei ole verotuksellisia esteitä.

Kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja suunniteltuun myöhempään konsernirakenteeseen ei liity valtiontukia koskevia esteitä, koska yhtiö ei tosiasiallisesti toimi kilpailluilla markkinoilla. Yhtiön tulee ottaa toiminnassaan huomioon sidosyksikköhankintoihin, horisontaaliseen yhteistyöhön ja ulosmyyntiin liittyvät säännökset sekä rajoitteet. Lisäksi yhtiön sallitun ulosmyyntiosuuden puitteissa myymät palvelut tulee hinnoitella markkinaehtoisesti. Yhtiö ei myöskään voi nykyisellä rakenteella myöhemmin siirtyä kilpailluille markkinoille HSL:n kilpailuttaessa esimerkiksi Raide-Jokerin tai Vantaan ratikan liikennöintiä.



Mikäli Vantaan kaupunki ei tekisi myöhemmin investointipäätöstä Vantaan ratikkaa koskien, Vantaalla on mahdollisuus irtautua Kaupunkiliikenne Oy:stä ja saada takaisin sijoittamansa merkintähinta kokonaisuudessaan.

Seudullisia toimintamalleja koskevat selvitykset

Helsinki, Espoo ja Vantaa asettivat siis vuonna 2019 työryhmän tunnistamaan, kuvaamaan ja analysoimaan seudullisia raitiotiejärjestelmän organisaatiovaihtoehtoja, joilla voidaan saavuttaa seudullisuuden tuomat hyödyt samalla huomioiden kaupunkien mahdollisesti erilaiset intressit.

Selvityksessä nähtiin seudullisen yhteistyön hyödyiksi sen kautta syntyvän teknisesti yhtenäisen järjestelmän, jota johdetaan kokonaisuutena. Näin on mahdollista mm. saavuttaa vuosittaiset 5–10 miljoonan euron mittakaavaedut omaisuuden hallinnassa ja ylläpidossa sekä operatiivisessa toiminnassa 2040-luvun rata- ja kalustomäärillä. Lisäksi seudullisen organisaatorakenteen muodostamisella voitaisiin säästää useita miljoonia euroja vuositasolla rajapintakustannuksissa, mahdollistaa niukan raitiotieosaamisen keskittäminen pääkaupunkiseudun tarpeisiin ja korkea tekemisen laatu sekä vähentää riskejä ja virheitä suurissa hankinnoissa ja hankkeissa.

Seudullisen ratikkaselvityksen ja seudullisen metroselvityksen jatkoksi Helsinki, Espoo ja Vantaa toteuttivat seudullisen kaupunkiliikenneyhtiön hallintomallia koskeneen selvityksen syksyllä 2020.

Selvityksessä nähtiin ensisijaisena mallina konsernimalli, jossa omaisuus ja toiminnot olisivat osakesarjoin eriteltynä ainakin alkuvaiheessa, mutta tunnistettiin myös vaihteittaisen etenemisen mahdollisuuksia:

- Lähtötilanteessa konsernirakenne, jossa kaupunkikohtaiset vastuut selkeästi omissa tytäryhtiöissään ja omistajaohjausta myös tytäryhtiötasolla, RV-radat voivat tarvittaessa jäädä kaupunkien taseisiin,
- Hallintomallin yksinkertaistaminen yhdistelemällä samankaltaisia tytäryhtiöitä sekä keskittämällä omistajaohjausta lähinnä konsernin hallitukseen,
- Jos laajempaan malliin ei haluta heti lähteä, yhteistyön voi aloittaa pienimmästä yhteisestä nimittäjästä eli RV-kalusto ja -varikkoyhteistyöstä joko sopimuksellisesti tai yhteisen yhtiön kautta.

Jatkoselvityksessä arvioitiin myös, voisiko Junakalustoyhtiö tulla mukaan konserniin tai toimia alustana RV Kalusto ja Varikko Oy:lle. Junakalustoyhtiön omistajarakenteesta johtuen Junakalustoyhtiön liittämisen konsernirakenteeseen todettiin kuitenkin lisäävän järjestelyn monimutkaisuutta eikä sitä katsottu tarkoituksenmukaiseksi vaihtoehdoksi.

Kaupunkiliikennekonsernin keskeiset lähtökohdat ja valmistelu

Yhtiön perustamisen lähtökohtana on luoda toimintamalli, joka mahdollistaa ja tukee tulevia seudullisia ratkaisuja joukko- ja raideliikenteessä. Seudullinen raitiotieverkosto on kuvattu liitteessä 1. Yhtiön osakkaaksi tavoitellaan tulevaisuudessa Helsingin ja Vantaan lisäksi Espoota ja muita pääkaupunkiseudun kuntia, joilla on yhtymäkohtia seudulliseen ratikkaliikenteeseen.

Vantaa on osallistunut yhtiön perustamisen valmisteluun yhteistyössä HKL:n ja Helsingin kaupunginkanslian kanssa.



Helsinki yhtiöittää HKL:n metroliiketoimintaan liittyviä osia lukuun ottamatta kokonaisuutena Kaupunkiliikenne Oy:öön suunnitelmien mukaan 1.1.2022 alkaen. Vantaan liittyminen yhtiön omistajaksi on suunniteltu toteutettavan vuoden 2022 aikana. Yhtiöittämisprosessia on kuvattu liitteessä 2. Aikataulussa ei ole huomioitu muutoksenhakuprosessien vaikutusta päätösten täytäntöönpanoon.

HKL:n yhtiöittäminen toteutettaisiin liiketoimintasiirtona siirtohetken kirjanpitoarvoilla tasejatkuvuutta noudattaen niin, että Kaupunkiliikenne Oy jatkaisi liikenneliikelaitoksen liiketoiminnan harjoittamista siirtyvien osien osalta.

Kaupunkiliikenne Oy:n toiminnan alkaessa se harjoittaa yksin sille erillisen sopimuksen mukaisesti siirtynyttä osaa HKL:n toiminnasta. Helsinki ja Vantaa kehittävät yhtiön toimintaa siten, että tulevaisuudessa yhtiö toimisi raideliikennekonsernin emoyhtiönä ja yhtiön liiketoiminta-alueet ja omaisuuserät olisi tarkoituksenmukaisella tavalla eriytetty erillisiin tytäryhtiöihin sen jälkeen, kun Vantaan kaupunki on tehnyt Vantaan ratikkaa koskevan hankepäätöksen. Hankepäätöstä käsitellään arviolta vuonna 2023. Mikäli Vantaan kaupunki ei tekisi hankepäätöstä, Vantaalla on mahdollisuus irtautua Kaupunkiliikenne Oy:stä ja saada takaisin sijoittamansa alkuvaiheen merkintähinta.

Mikäli Vantaan kaupunki päättää Vantaan ratikan toteuttamisesta, Vantaan ratikan Vaaralan varikko toteutettaisiin Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n toimesta. Lisäksi Vantaan ratikan kalusto hankittaisiin ko. yhtiön toimesta. Tällöin Vantaan kaupungin ei tarvitse toteuttaa Vaaralan varikkoa tai kalustohankintoja omaan taseeseensa, vaan varikon toteutuksesta ja kalustohankinnoista vastaisi RV Kalusto ja Varikko Oy. Rahoituksen takaamisesta vastaisi Vantaan kaupunki.

Yhtiöön liittyminen mahdollistaa sen, että Vaaralan varikko voidaan varustella kevyemmin, koska kaluston huoltoa voidaan suorittaa myös muilla pikaraitotievarikoilla. Lisäksi saavutetaan synergiaetuja varikkojen suunnitteluttamisessa ja rakennuttamisessa, yhteiskäytössä ja varustelutason optimoinnissa sekä raitiotievarikoihin liittyvän huoltohenkilöstön erikoisosaamisen hyödyntämisessä. Tätä kautta saavutetaan myös kustannushyötyjä. Kalustohankinnoissa voidaan hyödyntää erityisosaamista laajasti ja saavuttaa mittakaavaetuja kalustohankintoja yhdistämällä.

Yhtiön ulkopuolelle jäisi Vantaan taseeseen pikaraitiotierata, jonka kulut Vantaa maksaa, ja josta Vantaa saa HSL:ltä infrakorvausta. Suunnitelmana on, että Vantaa ostaisi Raide-Jokeria vastaavalla tavalla Kaupunkiliikennekonsernilta pikaraitiotieradan ylläpito- ja huoltopalvelua.

Helsingin kaupunki omistaisi yhtiön perustamisen yhteydessä Kaupunkiliikenne Oy:n koko osakekannan (100 %). Vantaan kaupunki tulisi yhtiön vähemmistöomistajaksi erillisen osakeannin myötä arviolta vuoden 2022 aikana. Osakeannissa maksettava merkintähinta on noin 0,1 milj. euroa. Aikatauluissa ei ole huomioitu muutostenhakuprosessien vaikutusta. Vantaan päätöksenteko osakkaaksi liittymisestä on olennaista, jotta yhtiö voidaan perustaa ja yhtiö voi olla mukana alkuvuodesta 2022 käynnistytävissä kalustohankintojen kilpailutuksessa myös Vantaan kalustohankintaa koskevan option osalta.

Mikäli Vantaan kaupunki päättää Vantaan ratikan rakentamisesta arviolta vuonna 2023, Vantaan kaupunki ostaisi Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Kauppahinta on tämänhetkisen arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista.

Kaupunkiliikennekonserni vuokraa Vaaralan varikon maa-alueen kaupungilta käypään markkinahintaan. Vuokra-sopimuksesta päätetään myöhemmin erikseen kaupungin toimivaltasäännösten mukaisesti.



Kaupunkiliikennekonsernin organisaatio- ja toimintamallia on kuvattu liitteenä 3 olevassa liiketoimintasuunnitelmaluonnoksessa.

Yhtiön taloutta koskevat laskelmat (tuloslaskelma, kassavirtalaskelma, tase-ennuste ja vaikutukset kunnille) ovat liitteessä 4 olevassa taloudellisessa mallinnuksessa ja liitteenä 5 olevassa infrakustannusten korvaamista ja infravuokran veloitusperusteita koskevassa yhteenvedossa. Talouslaskelmat perustuvat malliin, jossa Kaupunkiliikenne Oy perii kaupungeilta pääomavuokraa omistamastaan joukkoliikenneinfrastrukturalta sekä ylläpitovuokraa ylläpito-, käyttö- ja käyttäjäpalveluista. Lisäksi yhtiö saa merkittävän osan tuloistaan HSL:ltä liikennöintikorvauksina. Kaupungit saavat HSL:n maksamat infrakorvaukset. Vantaa maksaa yhtiölle infravuokraa varikon rata-alueista ja saa yhtiöltä tuloja kiinteistöverojen ja maanvuokrien sekä takauspalkkioiden muodossa.

Huomioitaessa kiinteistöverot, maanvuokrat, takauspalkkiot sekä HSL:ltä saatava infrakorvaus, tulojen ja menojen nettovaikutus on tämänhetkisen arvion mukaan noin 0,7 milj. euroa positiivinen.

Kaupungin takausta edellyttäviin varikkohanketta ja kalustohankintoja koskeviin investointipäätöksiin on haettava erikseen suostumus kaupungilta, jonka aluetta investointi koskee. Vaaralan varikon kustannusarvio on tällä hetkellä noin 67 milj. euroa. Kalustohankinnoissa Vantaan ratikan osuus on arvion mukaan noin 87 milj. euroa.

Kaupunkiliikenne Oy:lle on laadittu osana valmistelua omistajastrategia, josta päättää Helsingin kaupunginhallitus. Vantaan kaupunki on osallistunut omistajastrategian valmisteluun. Omistajastrategialuonnos on liitteenä 6.

Omistajastrategian mukaan Kaupunkiliikenne Oy kuuluu Helsingin kaupungin muihin kuin markkinaehtoisesti toimiviin tytäryhteisöihin ja sen tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua tuottamalla kestävä liikumisen palveluja, hallinnoimalla niihin liittyvää infraa, varikoita ja vaunukalustoa sekä toteuttamalla niihin liittyviä investointihankkeita pääkaupunkiseudun alueella laadukkaasti, kustannustehokkaasti ja läpinäkyvästi omistajiensa ja tilaajana toimivan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän linjausten mukaisesti.

Yhtiön tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa eikä se jaa omistajilleen osinkoa, vaan mahdollinen voitto on käytettävä yhtiön oman toiminnan tukemiseen ja kehittämiseen kaupunkikonsernin yhtiölle asettamat tavoitteet huomioon ottaen.

Kaupunkiliikenne Oy:n yhtiöjärjestys ja osakassopimus

Kaupunkiliikenne Oy:n yhtiöjärjestys on liitteenä 7 ja osakassopimusluonnos liitteenä 8.

Yhtiöjärjestyksen mukaan perustettavan yhtiön toimialana on osana Helsingin kaupunkikonsernia tuottaa kestävä liikumisen palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja pääkaupunkiseudulla. Yhtiö rakennuttaa, hoitaa, ylläpitää, valvoo, vuokraa ja kehittää joukkoliikenteen infrastruktuuria ja siihen liittyviä tiloja ja toimintoja sekä tarjoaa näihin liittyviä palveluja.

Yhtiö toimii ympäristöasioissa vastuullisesti ja kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti. Yhtiö pyrkii toiminnassaan tehokkaaseen ja ympäristöä säästävään energiankäyttöön.



Yhtiöllä voi olla A-, B-, E-, F-, CP-, CK- ja DH -lajin osakkeita.

Jokaisella A-, B-, E-, F-, CP-, CK- ja DH -lajin osakkeella on yksi (1) ääni.

Yhtiön hallitukseen kuuluu yhtiöjärjestyksen mukaan vähintään kolme ja enintään kahdeksan jäsentä. Hallituksen toimikausi on kaksi vuotta.

Lisäksi yhtiöjärjestyksessä on muun muassa suostumus- ja lunastuslausekkeet.

Osakassopimuksella Helsingin ja Vantaan kaupungit sopivat kaupunkiliikenneyhtiön ja myöhemmin muodostettavan kaupunkiliikennekonsernin hallinnosta, päätöksenteosta, toiminnan järjestämisestä, osakkeiden omistuksesta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista suhteessa toisiinsa ja yhtiön omistukseen.

Yhtiölle tullaan myöhemmässä vaiheessa metroa koskevan oikeusprosessin päätyttyä siirtämään myös HKL:n harjoittama metroluiketoiminta siirtohetkellä tarkoituksenmukaiseksi katsottavalla tavalla.

Osakkaiden tavoitteena on kehittää yhtiöstä seudullinen joukkoliikennetoimija, jonka harjoitettavaksi voitaisiin siirtää nykyisten tai tulevien pääkaupunkiseudun osakkaupunkien joukkoliikenteen harjoittamiseen liittyviä liiketoimintoja, muita kokonaisuuksia, hankkeita ja tehtäviä. Yhtiö ei miltään osin korvaa HSL:n roolia seudullisen joukkoliikenteen tilaajaviranomaisena, vaan HSL vastaa jatkossakin joukkoliikenteen järjestämisen suunnittelusta. Jos joukkoliikenteen lainsäädännössä, toteuttamisrakenteissa, HSL:n asemassa, tai muussa vastaavassa asiassa tapahtuu merkittäviä yhtiön toimintaan vaikuttavia muutoksia, osakkaat sitoutuvat neuvottelemaan tarvittavista muutoksista yhtiön liiketoimintaan.

Yhtiössä olevien eri osakesarjojen tarkoituksena on järjestää yhtiön tai sen konserniyhtiöiden rahoitus osakassopimuksessa tarkemmin määritetyllä tavalla. Vantaan kaupunki tulee omistamaan CP-sarjan osakkeita. Osakesarja kohdistuu muodostettavassa konsernirakenteessa pikaraitiotiekaluston ja -varikoiden ylläpitoon, kehittämiseen ja vuokraukseen.

Kaupunkiliikenneyhtiö ja sen konserniyhtiöt rahoittavat juoksevan toimintansa ensisijaisesti tulorahoituksella ja vieraan pääoman ehtoisella rahoituksella. Osakassopimuksessa on sovittu lisäksi osakkaiden rahoitusvelvollisuudesta rahoittaa viimesijainen keinona yhtiön tai sen konserniyhtiöiden toimintaa. Yhtiön tulee tekemissään sopimuksissa ja hinnoittelussaan pyrkiä kannattavuuteen, ja esimerkiksi konsernin sisäisten palveluveloitusten sekä sisäisen rahoituksen kustannuksen kautta ohjata myös konserniyhtiöidensä toimintaa kannattavaksi. Yhtiö ja konserniyhtiöt ovat velvollisia suunnittelemaan toimintaansa pitkällä aikavälillä ja huolehtimaan varainhoidostaan huolellisesti.

Kullakin osakesarjalla on yhtiössä oma OYL 8 luvun 2 §:ssä tarkoitettu sijoitetun vapaan pääoman rahasto (SVOP-rahasto). Osakesarjoille allokoituvat varat Yhtiön SVOP-rahastossa voidaan jakaa yhtiöjärjestyksen mukaisesti ainoastaan näiden osakesarjojen osakkeille.

Osakkaat sitoutuvat osakassopimuksessa siihen, että mikäli yhtiön tai konserniyhtiön juoksevan toiminnan seurauksena syntyisi osakassopimuksessa tarkoitettua tappiota johonkin yhtiön toiminnan osa-alueeseen liittyen, tulevat osakkaat tekemään tappion kattamiseksi oman pääoman ehtoisen sijoituksen yhtiöön. Tappio katetaan osakesarjakohtaisesti siten, että tappio kohdistetaan tietyille osakesarjalle sen mukaan, missä yhtiön tai konserniyhtiön toiminnassa tappio on syntynyt. Osakkaat vastaavat tappion kattamiseksi tehtävästä oman pääoman ehtoisesta sijoituksesta kyseisen osakesarjan



omistusosuuksien suhteessa kaikissa muissa osakesarjoissa paitsi CP-sarjassa, jossa tappio katetaan linjakilometrien suhteessa.

Yhtiön ja sen konserniyhtiöiden mahdolliset investoinnit rahoitetaan ensisijaisesti lainarahoituksella ja toissijaisesti osakkaiden yhtiön kautta tekemillä pääomasijoituksilla. Lainarahoitus pyritään järjestämään rahoituslaitoksista normaalein ehdoin yhtiön tai konserniyhtiön omin vakuuksin. Osakkaat voivat yhtiön esityksestä myös myöntää lainarahoitusta tai antaa omavelkaisia takauksia erillisten päätösten mukaisesti. Investoinnit rahoitetaan osakesarjakohtaisesti siten, että investoinnin rahoitus kohdistetaan tietylle osakesarjalle sen mukaan, missä yhtiön tai konserniyhtiön toiminnassa investoinnin rahoitusta edellytetään.

Rahoituksen osalta poikkeus on CP-osakesarja, jota tulevat omistamaan sekä Helsinki että Vantaa. Pikaraitiotiekaluston ja -varikkojen investointeja koskeva rahoitusvelvollisuus jakautuu CP-osakesarjan sisäisesti siten, että kukin osakkaana oleva kaupunki rahoittaa ja takaa alueelleen sijoittuvan pikaraitiotiekaluston ja -varikon investointikustannukset. Siltä osin kuin kyse on investoinneista, joita ei voida kohdistaa pelkästään yhden kaupungin alueelle, CP-sarjan osakkeita omistavat osakkaat vastaavat rahoituksesta yhdessä HSL:n liikennöintisuunnitelman mukaisten linjakilometrien suhteessa, elleivät osakkaat tapauskohtaisesti perustellusta syystä pääätä toisenlaisesta jakosuhteesta.

Osakassopimuksessa on sovittu päätöksistä, jotka edellyttävät osakkeenomistajan nimenomaista suostumusta. Konserniyhtiön yhtiökokouksen tai hallituksen on ennen lopullista sitovaa päätöksentekoa haettava osakkaana olevan kaupungin etukäteinen suostumus aina, kun kyse on sellaisista investoinneista, joiden takausvastuu tai rahoitusvelvollisuus on kyseisellä osakkaalla.

Osakassopimuksessa määritellään asiat, joista yhtiön yhtiökokouksessa pitää päättää yksimielisesti. Niitä ovat muun muassa yhtiöjärjestyksen muuttaminen, yhtiön toiminta-ajatuksen, liiketoimintasuunnitelman tai toiminnan olennainen muuttaminen, omistuspohjan laajentaminen sekä pikaraitiotieiden toiminnan kannalta erittäin merkittävät järjestelmätason investointien investointiperiaatteet ja investointiraamit. Hallituksen yksimielistä päätöstä vaativat konsernistrategian vahvistaminen ja muuttaminen, yhtiön huomattavat sopimukset ja investoinnit, jotka eivät kuitenkaan edellytä omistajan tai omistajien hyväksyntää, merkittävät kustannustehokkuuteen ja laatuun liittyvät kysymykset sekä toimitusjohtajan valinta ja erottaminen.

Osakassopimuksessa määritellään yhtiön hallituksen valintaan liittyvät nimeämisoikeudet. Helsingillä on yhtiön perustajana oikeus nimetä hallitukseen kolme jäsentä, joista yksi puheenjohtajaksi. Vantaalla on kahden omistajan tilanteessa oikeus nimetä yksi hallituksen jäsen. Lisäksi Helsinki ja Vantaa nimittävät yhteistyössä hallitukseen kaksi kaupunkien ulkopuolista jäsentä.

Osakassopimuksessa määrätään myös konsernirakennetilanteeseen liittyen kaupunkiliikenneyhtiön konserniyhtiöiden hallitusten nimeämisestä. Hallitukseen valitaan ensisijaisesti yhtiön tai konserniyhtiön toimivaan johtoon kuuluvia henkilöitä tai kaupunkiliikenneyhtiön osakkaiden palveluksessa olevia viranhaltijoita.

Osakassopimuksen mukaan Vantaan kaupungilla on oikeus irtautua kaupunkiliikenneyhtiön omistuksesta, mikäli Vantaan ratikka ei toteudu, tai Vantaa päättää olla erityisestä perustellusta syystä toteuttamatta Vantaan ratikkaa varikon ja kaluston osalta siirtoa kaupunkiliikennekonserniin. Kyseessä voi olla esimerkiksi tilanne, jossa Verohallinnon ennakkoratkaisujen perusteella siirtämisestä aiheutuisi merkittäviä verokustannuksia, Vantaan ja HSL:n välillä ei saavuteta yhteisymmärrystä Vantaan ratikkaan liittyvien kustannusten jakautumisesta tai Vantaan ratikan rahoituksesta ei päästä sopimukseen yhtiön ja



Vantaan kaupungin välillä. Vantaalla on irtautumisoikeus yhtiöstä myös silloin, jos yhtiö ei käynnistä osakassopimuksen mukaista konsernirakenteen muodostamista viimeistään sopimuksessa määritellyssä määräajassa. Irtautumistilanteessa yhtiö ostaa Vantaan omistamat osakkeet niiden alkuperäisellä merkintähinnalla.

Osakkaat vastaavat vahingoista, jotka aiheutuvat ennen liiketoimintakokonaisuuden tai varojen ja velkojen siirtoa tapahtuneesta siirrettävään omaisuuteen liittyvästä sopimusrikkomuksesta tai muusta ennen liiketoimintakokonaisuuden tai varojen ja velkojen siirtoa tapahtuneesta, siirrettävään omaisuuteen liittyvästä yhtiön vahingonkorvausvelvollisuuden aiheuttavasta tapahtumasta.

Helsingin kaupunki vastaa yksin mahdollisista veroseuraamuksista, joita sille, yhtiölle tai sen tytäryhtiöille aiheutuu HKL:n toiminnan (mukaan lukien myöhemmin siirrettävä metroliiketoiminta) siirtämisestä kaupunkiliikennekonserniin. Lisäksi Siemens-oikeudenkäyntiin liittyen osakassopimuksessa sovitaan, että kaikki HKL:n ja Länsimetro Oy:n sekä Siemens Osakeyhtiön ja Siemens SAS:n välisestä riita-asiasta mahdollisesti aiheutuvat oikeudet, velvollisuudet ja vastuut, mukaan lukien mahdolliset vahingonkorvausoikeudet, säilyvät Helsingin kaupungin vastuulla, eivätkä nämä oikeudet tai velvollisuudet siirry miltään osin kaupunkiliikenneyhtiölle, sen tytäryhtiöille tai muille osakkaille.

Verovaikutukset

Kaupunkiliikenneyhtiö maksaa osakeyhtiönä mahdollisesta verotettavasta tuloksestaan tuloveroa kulloinkin voimassa olevan yhteisöverokannan mukaan. Omistamistaan rakennuksista yhtiö maksaa kiinteistöveroa.

Helsingin kaupunki on hakenut yhtiöittämiseen ja konsernirakenteeseen siirtymiseen sekä metroa koskevaan liiketoimintaan liittyen ennakkoratkaisut Verohallinnolta.

Kaupunkiliikennekonsernin toimintamalliin ja taloudenpitoon liittyen Verohallinnolta haettiin ennakkoratkaisua siitä, käsitelläänkö kaupunkiliikenneyhtiön osakkeenomistajien yhtiöön mahdollisesti tekemiä pääomasijoituksia yhtiön verotuksessa elinkeinoverolain 6 §:n 1 mom. 2)-kohdan tarkoittamalla tavalla verottomana tulona, jos kaupunkiliikenneyhtiö sijoittaa saamansa pääomasijoitukset edelleen omille tytäryhtiöilleen. Verohallinto antoi asiassa myönteisen ennakkoratkaisun 19.8.2021. Ennakkoratkaisu koskee verovuolia 2021 ja 2022.

Verottajalta saatujen ennakkoratkaisujen perusteella suunnitellun konsernirakenteen toteuttamiselle ja toimintamallille ei ole verotuksellisia esteitä.

Hankinta- ja valtiontukioikeudellinen tarkastelu

Kaupunkiliikenne Oy:n hankinta- ja valtiontukioikeudellinen asema on selvitetty erikseen ulkopuolisen asiantuntijan toimesta. Kaupunkiliikennekonserni ei toimi markkinoilla, vaan tuottaa liikenteen järjestämiseen ja liikennöintiin liittyviä palveluita kaupungille, jolloin siihen sovelletaan lakia vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1398/2016, ”erityisalojen hankintalaki”).

Yhtiö on hankintayksikkö, jonka on kilpailutettava hankintansa. Edelleen yhtiötä voidaan pitää luonteeltaan viranomaishankintayksikkönä, joka on nimenomaisesti perustettu tyydyttämään sellaisia yleisen edun mukaisia tarpeita, joilla ei ole teollista tai kaupallista luonnetta (erityisalojen hankintalain 5 §), ja joka myös samalla toimii Helsingin kaupungin ja Vantaan kaupungin määräysvallassa olevana



sidosyksikkönä (erityisalojen hankintalain 25 §). Vantaan kaupunki voi siis ostaa yhtiöltä palveluita Vantaan ratikan hankkeessa eikä kaupungin ja yhtiön välisiin hankintoihin sovelleta erityisalojen hankintalakia. Voidakseen säilyttää asemansa sidosyksikkönä vähintään 80 % Kaupunkiliikenne Oy:n keskimääräisestä liikevaihdosta kolmelta vuodelta tulee muodostua toimituksista hankintayksiköille tai yhteisöille, joihin sillä on sidosyksikkösuhde. Yhtiössä ei myöskään saa olla ulkopuolista pääomaa eikä se saa toimia markkinoilla.

Kaupunkiliikenneyhtiö, Helsingin ja Vantaan kaupungit, HSL sekä Länsimetro Oy muodostavat raideliikennepalveluiden osalta viranomaishankintayksiköiden yhteistyöjärjestelyn, jossa niiden välisiin hankintoihin ei sovelleta erityisalojen hankintalakia, kun ne toteuttavat yhteistyössä ja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi niiden vastuulla olevat yleisen edun mukaiset julkiset palvelut (erityisalojen hankintalain 26 §). Edellytyksenä on, että enintään 20 prosenttia yhteistyön piiriin kuuluvista palveluista tuotetaan muita kuin sopimuksen osapuolia varten. Horisontaalisen yhteistyön osapuolten välillä laaditaan erillinen horisontaalista yhteistyötä koskeva sopimus.

HSL toimii pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen tilaajaorganisaationa ja viranomaisena. HSL vastaa raitioliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta ja HKL liikenteen järjestämisestä HSL:n kanssa tekemänsä vuoden 2024 loppuun saakka voimassa olevan sopimuksen perusteella. HSL on perustettu pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) nojalla. Lain 3 §:ssä säädetään pääkaupunkiseudun kunnille velvollisuus hoitaa yhteistoiminnassa seudun joukkoliikenne. Lain perusteella HSL voi antaa toimialueellaan liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden harjoittaa raitiotie- ja metrolaikennettä viidentoista (15) vuoden ajaksi kerrallaan. Yksinoikeussopimuskausi HKL:n kanssa on siis voimassa vuodet 2010–2024.

Raideliikennettä koskevien liikennöintipalveluiden osalta perustettavan yhtiön ja kaupunkien sekä HSL:n välinen sopimusjärjestely tulee perustumaan hankintalain sidosyksikkösääntelyä ja/tai horisontaalista yhteistyötä koskeviin poikkeuksiin.

Yhtiö ja myöhemmin muodostettavat konserniyhtiöt ovat lähtökohtaisesti sekä Helsingin kaupungin että Vantaan kaupungin sidosyksiköjä. Sidosyksikköasemaan liittyvät edellytykset toteutuvat suunnitellussa mallissa, jossa yhtiöiden omistajia ovat vain Helsingin ja Vantaan kaupungit sekä mahdolliset muut myöhemmin omistajiksi tulevat kaupungit tai kunnat, joihin yhtiöiden toiminta kohdistuu.

Kaupunkiliikenneyhtiö tuottaa sopimuksen perusteella palveluita vain omistajapiirille tai yhteistyön piirissä oleville tahoille kilpailuttamisvelvollisuutta koskevan poikkeuksen perusteella (sidosyksikköasema, horisontaalinen yhteistyö), jolloin toiminta ei tapahdu kilpailutilanteessa markkinoilla. Myöskään kuntalain 126 §:n nojalla kunta ei hoida tehtävää kilpailutilanteessa markkinoilla ainakaan, jos kunta tuottaa lain perusteella omana toimintanaan palveluja kunnan asukkaille ja muille, joille kunnan on lain perusteella järjestettävä palveluja, tai, kun toiminta perustuu lakiin perustuvaan monopoliasemaan tai muodostaa luonnollisen monopolin tai tuottaa välittömästi näihin liittyviä palveluja.

Kyse on lisäksi toiminnasta, jota Helsingin ja Vantaan kaupungit voisivat edelleen harjoittaa myös omana toimintanaan esimerkiksi liikelaitosmuodossa. Yhtiö ei myöskään lähtökohtaisesti tule myöhemmin siirtymään kilpailuille markkinoille HSL:n kilpailuttaessa esimerkiksi Raide-Jokerin tai Vantaan ratikan liikennöintiä. Jos yhtiö osallistuisi tarjouskilpailuun muiden taloudellisten toimijoiden kanssa, yhtiön katsottaisiin toimivan markkinoilla. Tällöin yhtiön hankintaoikeudellinen asema ja sen muutoksen vaikutus nykyiseen toimintaan olisi arvioitava erikseen. Esimerkiksi liikennöinnin kilpailutuksiin



osallistuminen saattaisi edellyttää täysin erillisen ja taloudellisesti itsenäisen kilpailutettuun liikennöintiin keskittyvän tytäryhtiön muodostamista Kaupunkiliikenneyhtiön omistukseen.

HKL:n omistamien liikenneasemien tilavuokraustoiminta ei kuulu osaksi lakisääteistä joukkoliikennetoiminnan järjestämistä. Valtiontukisääntöjen mukaisesti tällaiseen toimintaan suuntautuva taloudellinen etu voi muodostua kielletyksi valtiontueksi. Komission käsitetiedonannossa kuitenkin katsotaan, että tällainen oheistoiminto ei välttämättä täytä valtiontuen kauppavaikutuskriteeriä: ”lähes yksinomaan muuhun kuin taloudelliseen toimintaan käytettäviin infrastruktuureihin liittyvien tavanomaisten palvelujen, kuten ravintoloiden, myymälöiden ja maksullisen pysäköinnin, julkisella rahoituksella ei yleensä ole vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska nämä palvelut eivät todennäköisesti houkuttele asiakkaita muista jäsenvaltioista ja niiden rahoituksella on todennäköisesti enintään marginaalinen vaikutus rajat ylittäviin investointeihin tai sijoittautumiseen”. Tilavuokrien tulee kuitenkin olla markkinaehtoisia, jotta varmistutaan, etteivät tilavuokralaiset voi muodostua valtiontukisääntelyssä tarkoitetuiksi tuensaajiksi.

Kaupunkiliikenneyhtiön perustamiseen ja suunniteltuun myöhempään konsernirakenteeseen ei liity valtiontukia koskevia esteitä, koska yhtiö ei tosiasiallisesti toimi kilpailluilla markkinoilla. Yhtiön tulee kuitenkin ottaa toiminnassaan huomioon sidosyksikköhankintoihin, horisontaaliseen yhteistyöhön ja ulosmyyntiin liittyvät säännökset sekä rajoitteet. Lisäksi yhtiön sallitun ulosmyyntiosuuden puitteissa myymät palvelut tulee hinnoitella markkinaehtoisesti. Tämän tulee olla myös todennettavissa ko. toimintaa koskevan eriytetyn kirjanpidon ja tuloslaskelmien perusteella.

HSL:n lausunto

HSL:n hallitus antoi Helsingin kaupungin pyynnöstä 15.6.2021 lausunnon HKL:n mahdollisesta yhtiöittämisestä ja seudullisen kaupunkiliikenneyhtiön perustamisesta. Lausunnon mukaan on ratkaisevaa, että yhtiön toimintaa ohjaa läpinäkyvyys sekä sitoutuminen HSL:n kanssa yhteisiin tavoitteisiin ja tasapuolisen kilpailun edellytysten rakentamiseen. Toimivien raideliikenteen palvelutuotannon markkinoiden kehittyminen Suomessa on niin tärkeä yhteiskunnan etu, ettei sitä saa vaarantaa kaupunkiliikenneyhtiön omilla liiketoiminnallisilla tavoitteilla. HSL esitti, että lausunnossa esitettyjen yleistä etua ja hyvää yhteistyötä palvelevien tavoitteiden varmistamiseksi Helsingin kaupungin tulisi osallistua HSL:n johto ja asiantuntijat vielä yhtiöittämishankkeen valmistelun loppuvaiheessa ja antaa mahdollisuus kommentoida yhtiön perustamisasiakirjojen viimeistelyä. Erityisesti sitoutumisen hankintayksiköiden välisten yhteistyösopimusten edellytyksiin ja kilpailuneutraalin markkinaympäristön kehittämiseen tulee käydä ilmi julkisista perustamispäätöksistä ja yhtiöjärjestyksestä.

HSL:n johdon ja asiantuntijoiden kanssa on käyty läpi asiaa kesäkuussa 2021 ja neuvottelun johdosta on tehty täsmennyksiä yhtiöjärjestykseen sekä osakassopimukseen.

Päätöksenteko

Hallintosäännön 9 luvun 1 §:n 5 momentin 20-kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää yksityisoikeudellisen yhteisön perustamisesta sekä osakkeiden ja osuuksien ostamisesta, myymisestä ja merkitsemisestä, kun kyseessä ei ole kaupungin tytäryhteisö, eikä osakkeiden tai osuuksien merkintä, ostaminen tai vaihtaminen tuo kaupungille määräysvaltaa yhteisössä.



Kaupunginjohtajan vs:n esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä Helsingin kaupungin kanssa saavutettu Kaupunkiliikenne Oy:tä koskeva neuvottelutulos ja Vantaan kaupungin liittyminen yhtiöön esitystekstin mukaisesti;
- b) merkitä Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeita ensivaiheessa enintään 100 000 eurolla;
- c) hyväksyä yhtiön osakassopimus; ja
- d) valtuuttaa kaupunginjohtaja allekirjoittamaan osakkeiden merkintää koskevat sitoumukset ja yhtiön osakassopimus sekä tekemään osakassopimukseen teknisiä tai vähäisiä muutoksia.

Käsittely:

Kaupunginhallituksen jäsen Ville Karinen esitti asian palauttamista valmisteluun. Muutosesitys raukesi kannattamattomana.

Kaupunginhallituksen jäsen Tuukka Saimen teki jäsen Kai-Ari Lundellin kannattamana seuraavan muutosesityksen:

”Perussuomalaiset esittää seuraavaa muutosta kaupunginjohtajan esitykseen:

- a) merkitään tiedoksi Helsingin kaupungin kanssa saavutettu Kaupunkiliikenne Oy:tä koskeva neuvottelutulos ja Vantaan kaupungin liittyminen yhtiöön esitystekstin mukaisesti
- b) Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeita voidaan merkitä vasta siinä vaiheessa, kun päätös Vantaan ratikan rakentamisesta on lainvoimaisesti ratkaistu
- c) yhtiön osakassopimus hyväksytään vasta siinä vaiheessa, kun päätös Vantaan ratikan rakentamisesta on lainvoimaisesti ratkaistu
- d) kaupunginjohtajan valtuutus Kaupunkiliikenne Oy:n allekirjoitus asiassa ei ole ajankohtainen.”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan vs:n pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Tuukka Saimenin muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kaukola, Luukkala, Norrena, Raja-aho, Rokkanen, Tammi, Valtanen), 3 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Saimen) yhden kaupunginhallituksen jäsenen äänestäessä tyhjää (Kasonen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Ville Karinen jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Vasemmistoliitto suhtautuu Vantaan ratikkahankkeeseen ja seudulliseen yhteistyöhön myönteisesti. Yhteistyö tuo kiistattomia hyötyjä raitiotien toteutuksessa ja kaluston hankinnassa. Yhtiömuotoisen hallintomuodon rinnalla olisi syytä tarkastella muita yhteistyömalleja kuten liikelaitoskuntayhtymä.

Liitteet:

- Liite 1: Karttakuva tulevaisuuden raitiotieverkosto
- Liite 2: Yhtiöittämisen kuvaus päätöksentekoa varten
- Liite 3: Liiketoimintasuunnitelmaluonnos
- Liite 4: Taloudellinen mallinnus
- Liite 5: Infrakustannusten korvaaminen ja infravuokran veloitusterusteet



- Liite 6: Omistajastrategialuonnos
- Liite 7: Yhtiöjärjestysluonnos
- Liite 8: Osakassopimusluonnos ja osakassopimuksen liite

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala, Henkilöstö ja konsernipalveluiden palvelualue

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

henkilöstö- ja konsernijohtaja Kirsi-Marja Lievonen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi