



.540A.L0168773458

Economy PP Finlande Posti Oy 916529 Posti Green

Päätöspäivä 20.05.2021

Postituspäivä 24.05.2021

Ari Engblom, KPMG Oy Ab  
Linnankatu 26 C  
20100 TURKU



Päätösnumero

P0139468692

41440371/70/1157 12/1

00005 - 033  
000070



## Tuloverotuksen ennakkoratkaisu

### Hakija

Helsingin kaupunki, Y-tunnus 0201256-6

### Kysymys

1. Mikäli Helsingin kaupunki tässä hakemuksessa kuvatulla tavalla siirtää hakemuksessa tarkemmin kuvatut liiketoimintakokonaisuudet, niihin kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat, työntekijät ja siirtyvään toimintaan mahdollisesti kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle perustamalleen Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, sovelletaanko järjestelyyn elinkeinotulon verottamisesta annetun lain (360/1968 muutoksineen, EVL) 52 d §:n liiketoimintasiirtoa koskevia säännöksiä?

2. Mikäli perustettava Kaupunkiraideliikenne Oy tässä hakemuksessa kuvatulla tavalla siirtää hakemuksessa kuvatut liiketoimintakokonaisuudet, niihin kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat ja siirtyvään toimintaan mahdollisesti kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle perustamalleen MidCo Oy:lle, sovelletaanko järjestelyyn elinkeinotulon verottamisesta annetun lain (360/1968 muutoksineen, EVL) 52 d §:n liiketoimintasiirtoa koskevia säännöksiä?

### Hakemus

Verohallinto on 30.3.2021 vastaanottanut tuloverotusta koskevan ennakkoratkaisuhakemuksenne. Olette hakeneet ennakkoratkaisua verovuosille 2021 ja 2022. Hakemuksen liitteenä on Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen tuloslaskelma ja tase 31.12.2020, Verohallinnon ennakkoratkaisu päätösnumero P0106446414, 27.5.2020, luettelo liiketoimintasiirrossa siirtyvistä osakkeista ja osuuksista, alustava erittely liiketoimintasiirrossa siirtyvistä varoista ja veloista sekä valtakirja. Olette antaneet asiasta lisäselvitykset, jotka ovat saapuneet Verohallintoon 23.4.2021 ja 3.5.2021.

#### 1. Taustaa

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (jäljempänä "HKL"), joka on juridisesti osa Helsingin kaupunkia, vastaa pääkaupunkiseudun metron, Helsingin kantakaupungin raitiovaunujen ja Suomenlinnan lautan liikennöinnistä sekä Helsingin pyöräilypalvelun tuottamisesta. Liikennöinnin lisäksi HKL omistaa, rakennuttaa ja hoitaa Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuuria ja vastaa siitä, samoin kuin kisko-



ja bussiliikenteen varikoista Helsingin alueella, sekä järjestää liityntäpysäköinnin. HKL vastaa joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämisestä ja kunnossapidosta. Lisäksi HKL omistaa Helsingin raitiotiet, metroradat ja -asemat sekä raitiovaunut ja metrojunat.

HKL:llä on sopimukset raitio-, metro- ja lauttaliikenteen operoinnista sekä sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta (tätä sopimusta käsitellään tarkemmin kohdassa 3.2) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (jäljempänä "HSL") kanssa. HSL suunnittelee reitit ja hankkii joukkoliikennepalvelut. HSL vastaa myös matkustajaviestinnästä sekä myy ja tarkastaa matkaliput. HKL operoi HSL:n tilaamaa metro-, raitiovaunu- ja lauttaliikennettä.

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen tilikauden 1.1.-31.12.2020 liikevaihto oli noin 213 miljoonaa euroa ja tilikauden ylijäämä noin 2,8 miljoonaa euroa. Liikevaihto muodostui HSL:ltä laskutettavista liikennöintikorvauksista, infrakorvauksesta, Helsingin kaupungin infratuesta sekä muista myyntituotoista. Taseen varat olivat tilikaudella 1.1.-31.12.2020 noin 1,179 miljardia euroa ja oma pääoma noin 411,5 miljoonaa euroa. Henkilöstön määrä oli tilikaudella keskimäärin 1 283. HKL:n hallinnoimilla joukkoliikennevälineillä tehtiin vuonna 2020 96 miljoonaa matkaa.

Kaupungin liikenneliikelaitos on ollut eriytettyä kaupungin kirjanpidossa jo vuodesta 1995 lähtien. Liikennelaitoksella, joka toimii siis kaupungin liikelaitoksena, on omat kaupungin muista toiminnoista eriytetyt, hallinto-, talous- ja muut tukitoiminnot.

## 2. Suunniteltu uudelleenjärjestely ja sen liiketaloudelliset perusteet

### 2.1. Tarve yhtiöittää HKL:n toiminta

HKL on toiminut tähän asti Helsingin kaupungin liikelaitoksena juridisesti osana Helsingin kaupunkia. Helsingin kaupunki asetti 24.1.2019 työryhmän selvittämään HKL:n toimintojen yhtiöittämistä. Työryhmän näkemyksen mukaisesti yhtiöittäminen on tulevaisuuden tarpeisiin vastaamisen vuoksi tarpeellista ja ajankohtaista jo nyt, koska lähitulevaisuudessa raideliikenteellä on kasvava rooli kaupunkikehityksen toteutuksessa. Lisäksi suunnitteilla on useita uusia seudullisia raidehankkeita, jotka tulevat osaltaan yhtymään Helsingin kantakaupunkiverkkoon ja siten vaikuttamaan HKL:n toimintaan. Yhtiön tarkoituksena on toimia erityisalojen hankintalain näkökulmasta voittoa tavoittelemattomana kyseisen lain 5 §:n tarkoittamana julkisoikeudellisena laitoksena, joka olisi perustettu säännöksen tarkoittamalla tavalla tyydyttämään yleisen edun mukaisia tarpeita. Yhtiön operatiivisen toiminnan vakiinnuttua ja mahdollisten toimintaympäristön muutosten johdosta voidaan myöhemmin toteuttaa toimenpiteitä, joilla osia konserniyhtiöiden harjoittamasta toiminnoista siirtyisi tästä näkökulmasta arvioiden kilpailuille markkinoille. Selvitysten lopputuloksena työryhmä päätyi ehdottamaan koko HKL:n liiketoiminnan yhtiöittämistä omaan yhtiönsä, josta tulisi Helsingin kaupungin tytäryhtiö.

HKL on saanut ehdotettua yhden yhtiön toimintamallissa tapahtuvaa toiminnan yhtiöittämistä koskevan ennakkoratkaisun keväällä 2020 (pätösnumero P0106446414). Verohallinnon antamassa ennakkoratkaisupäätöksessä HKL:n toiminnan katsottiin olleen elinkeinotuloverolain mukaan verotettavaa toimintaa ja siirrettävän omaisuuden muodostaneen liiketoimintakokonaisuuden, jolloin HKL:n liiketoimintaomaisuuden siirto perustettavaan yhtiöön olisi voitu toteuttaa



veroneutraalisti EVL 52 d §:n mukaisena liiketoimintasiirtona. Haetun ennakkoratkaisuhakemuksen mukaista yhtiöittämistä ei kuitenkaan ole toteutettu.

Yhtiömuodossa toimivan HKL:n toimintaedellytysten ja liiketoimintamallin selvityksiä jatkettiin edellä mainitun ennakkoratkaisuhakemuksen laatimisen jälkeen. Näissä liiketoimintamallia koskevissa selvityksissä tunnistettiin liiketoiminnan kannalta keskeisiä synergiahyötyjä ja tarve muiden pääkaupunkiseudun kaupunkien mukaan tuloon perustettavaan yhtiöön edellä mainitusta raideliikenteen merkityksestä pääkaupunkiseudun kasvamisen ja sen julkisen liikenteen toteuttamisen kannalta.

Tämän keskeisen tulevaisuuden tarpeen ja synergiahyötyjen mahdollistamiseen yhden yhtiön toimintamalli ei vastannut enää optimaalisella tavalla. Tämän vuoksi HKL:n eri toiminnot olisi jaettava eri yhtiöihin ja liiketoimintaa olisi harjoitettava konsernimallissa, jotta pääkaupunkiseudun eri kuntien intressit voidaan huomioida tarpeellisin tavoin. Tämä mahdollistaa sen, että kukin kunta voi olla mukana ko. kunnan kannalta relevanteissa liiketoiminnan osissa mukana. Näin ollen on päädytty tavoiteltuun konserni- ja liiketoimintamalliin, jota tämä ennakkoratkaisuhakemus koskee ja jonka vuoksi aiemmassa ennakkoratkaisuhakemuksessa esitetty toimintamalli on päätetty hylätä.

## 2.2. Yhtiöittämisen kohteena olevat liiketoimintakokonaisuudet

HKL:n liiketoiminta muodostuu neljästä itsenäisestä liiketoimintakokonaisuudesta, joista kaksi merkittävintä ovat metroluokituksen ja raitioliikennetoiminta. Näiden lisäksi harjoitetaan pyöräilytoimintaa ja Suomenlinnan lauttaliikennetoimintaa. Alla on lyhyet tiivistelmät eri liiketoimintakokonaisuuksien keskeisestä toiminnasta ja siihen kuuluvasta varallisuudesta:

1. Raitioliikenne on kantakaupungin joukkoliikenteen pääkulkumuoto. HKL liikennöi HSL:n tilaamaa raitioliikennettä ja vastaa raitiovaunujen kunnossapidosta ja uudistamisesta. Lisäksi HKL tuottaa erilaisia rata- ja sähköinfraan liittyviä kunnossapito- ja korjauspalveluita. HKL huolehtii myös raide-elementtien valmistuksesta ja ratojen puhtaanapidosta. Raitiolinjaverkosto kattaa 11 linjaa ja yhdistää kantakaupungin eri osat toisiinsa. Sitä käyttää vuosittain lähes 57 miljoonaa matkustajaa. HKL:llä on kolme raitiovaunuvarikkoa: Koskelassa, Töölössä ja Vallilassa. Raitiovaunut säilytetään ja huolletaan Töölön ja Koskelan varikoilla. Vallilassa tehdään myös isompia töitä, kuten kolari- ja peruskorjauksia.
2. Metroluokituksen on pääkaupunkiseudun nopein ja tiheimmin kulkeva julkisen liikenteen kulkumuoto. Metrolinja koostuu tällä hetkellä 25 asemasta, joista 19 on Helsingin ja loput kuusi Espoon puolella (ns. Länsimetro, jossa Helsingin kaupunki/HKL on mukana osakkeenomistajana). Metrojunat säilytetään, huolletaan ja korjataan Roihupellossa sijaitsevalla metrovarikolla. Lisäksi varikon yhteydessä toimivat HKL:n metroluokituksen hallinto, varasto, turvalaitehuolto ja ratakorjaamo. HKL:llä on yhteensä 46 metrojunayksikköä.
3. Lauttaliikennetoiminta on keskittynyt ainoastaan Suomenlinnan lauttaliikenteen hoitamiseen. Suomenlinnan lauttaliikenteen aikatauluineen ja lippuineen järjestää HSL, ja lauttoja operoi HKL. Käytännössä liikennöinnistä huolehtii HKL:n tytäryhtiö Suomenlinnan Liikenne Oy (SLL). Kauppatorilta Suomenlinnan päälaituriin liikennöivät M/S Suokki, M/S Suomenlinna II ja M/S Tor. Katajanokalta lähtevä huoltolautta M/S Ehrensverd ajaa Suomenlinnan huoltolaituriin. SLL on vuokrannut toimistohuoneen HKL:n Vallilan



toimipisteestä. SLL:n ja HKL:n välisillä sopimuksilla HKL tuottaa IT- ja postipalvelut SLL:lle. SLL hankkii HKL:ltä lisäksi vähäisissä määrin henkilöstö-, hallinto-, laki- ja toimistopalveluita.

4. Pyöräilyliiketoiminta tukee muuta joukkoliikennettä. Pyöräilyliiketoiminta on aloitettu vuonna 2016. Pyöräilyliiketoiminta koostuu kaupunkipyörien lisäksi esimerkiksi pyöräpysäköinnistä ja pyöräkeskuksista. Pyörille järjestetään liityntäpysäköinti tärkeimpiin liikenteen solmukohtiin, joista on helppo siirtyä joukkoliikennevälineeseen. HKL vastaa myös Kansalaistorilla sijaitsevan Pyöräkeskuksen toiminnasta. Vuonna 2020 kaupunkipyöriä oli käytössä 2.420 ja asemia 242.

Kaikilla neljällä liiketoimintakokonaisuudella on siten lähtökohtaisesti omat kalustonsa, omat varikkonsa, omat asemansa sekä omat kuljettajansa. Lisäksi ratikalla ja metrolla on jonkin verran yhteisiä resursseja, joiden kustannukset kuitenkin jyvitetään resursseja hyödyntäneen liikennemuodon mukaan. Kunkin liiketoimintakokonaisuuden tuottamia lippituloja, käyttäjiä sekä kustannuksia seurataan HKL:ssä irrallisina toisistaan, sillä kullakin liiketoimintakokonaisuudella on tällä hetkellä HKL:ssä oma kustannuspaikkansa. Näin ollen jokaisen joukkoliikennemuodon kohdalla on kyse selkeästi omista liiketoimintakokonaisuuksistaan.

HKL:n liiketoiminnan yhtiöittämissuunnitelmien perustana on koko ajan ollut kaikkien neljän liiketoimintakokonaisuuden eli koko HKL:n liiketoiminnan yhtiöittäminen. Käytännössä tämä tarkoittaa huomattavan sopimusmäärän siirtoa uusille oikeushenkilöille, jolloin kaikkien liiketoimintaan kohdistuvien sopimusten tulisi olla siirtokelpoisia. HKL:n sopimuskantaa ja sopimusten siirtokelpoisuutta läpikäytessä on noussut esiin HKL:n ja Siemensin välinen sopimus, johon liittyen on vireillä riita-asia Helsingin käräjäoikeudessa. Riita-asia on saanut alkunsa siitä, kun HKL on purkanut Siemensin kanssa solmimansa metron liikennöinnin automaatiota koskevan sopimuksen ja tällä hetkellä riidan molemmat osapuolet ovat esittäneet vahingonkorvausoikeudellisia vaatimuksia toisilleen. Vireillä olevasta oikeudenkäynnistä johtuen Siemens-sopimukseen liittyy sellaisia HKL:ään kohdistuvia vahingonkorvausoikeudellisia velvoitteita, joita ei voida siirtää vahingon ns. alkuperäiseltä osapuolelta (ts. HKL:ltä) pois. Lisäksi metroliiketoiminnan siirto vaarantaisi erittäin vakavalla tavalla HKL:n vahingonkorvausvaatimukseen liittyviä perusteita, jolloin HKL voisi menettää vuositasolla jopa 5 miljoonan euron vahingonkorvaukset Siemensiltä. Ottaen huomioon HKL:n aseman osana julkisyhteisöä, ei HKL voi yhtiöittämisessä ottaa riskiä näin merkittävästä taloudellisesta menetyksestä.

Näin ollen yhtiöittämisen valmistelun yhteydessä on käynyt ilmeiseksi, että metroliiketoimintaa ei voida yhtiöittää vireillä olevan riita-asian vuoksi yhtiöittämisen alkuperäisessä aikataulussa. Jotta joukkoliikenteen tulevaisuuden tarpeisiin vastaaminen ei kuitenkaan vaarantuisi kokonaan, yhtiöittämisen valmistelussa on päädytty kahdessa vaiheessa tapahtuvaan yhtiöittämiseen. Yhtiöittämisen ensimmäisessä vaiheessa yhtiöitetään HKL:n muut edellä kuvatut liiketoimintakokonaisuudet metrotoimintaa lukuun ottamatta. Metroliikenteen yhtiöittäminen toteutettaisiin myöhemmin toisessa vaiheessa vasta sitten, kun riita-asiaan on saatu lainvoimainen tuomio tai, kun korvausoikeuden- ja/tai -velvollisuuden määräaika on kulunut loppuun.

Selvyyden vuoksi todettakoon, että tämä ennakkoratkaisuhakemus koskee HKL:n



kaiken muun liiketoiminnan yhtiöittämistä metroliiketoimintaa lukuun ottamatta. Tämän ennakkoratkaisuhakemuksen kysymykset eivät siis koske yhtiöittämisen ensi vaiheen jälkeen tehtävää metro-omaisuuden luovutusta eikä myöhemmin toteutettavaa metroliiketoiminnan yhtiöittämistä. Ensi vaiheen yhtiöittämisen jälkeen toteutettavat luovutukset on kuitenkin haluttu esittää asiaan liittyvänä taustatietona.

### 2.3. Uusi liiketoimintamalli

Uudessa toimintamallissa operatiivinen liiketoiminta eriyttäisiin ensi vaiheessa konsernin neljään tytäryhtiöön. Konsernin emoyhtiö toimisi asiakasrajapinnassa hallinnoiden palvelusopimuksia. Palvelusopimusten hallinnoinnin lisäksi emoyhtiö tuottaisi tytäryhtiöilleen hallintopalveluita. Tytäryhtiöt puolestaan hallinnoisivat HKL:n omaisuuseriä ja tuottaisivat toimintaan liittyviä operatiivisia liikennöinti- ja kunnossapitopalveluita tytäryhtiön tarkoituksesta riippuen.

Hakemuksessa on esitetty kuva tavoitellusta konsernirakenteesta, jossa Helsingin kaupunki omistaa Kaupunkiraideliikenne Oy:n, joka omistaa RV-kalusto ja Varikko Oy:n, Liikennöinti Oy:n, Kunnossapito Oy:n sekä Rata Oy:n. Hakemuksen mukaan kaikkien hakemuksessa mainittujen perustettavien yhtiöiden nimet ovat ns. työnimiä, jotka tarkentuvat yhtiöiden perustamisvaiheessa.

Nyt suunnitteilla olevan konsernirakenteen ja liiketoimintamallin keskeisimmät syyt ovat:

- Tulevaisuuden tarpeisiin vastaaminen. Raideliikenne on yksi ympäristöystävällisimmistä julkisen liikenteen muodoista, jonka vuoksi pääkaupunkiseudun raideliikenteen kehittäminen tulee olemaan tulevaisuudessa keskiössä. Tämä tulee näkymään myös yhtiön suunnitellussa nimessä (Kaupunkiraideliikenne Oy tai vastaava, jäljempänä tässä hakemuksessa tulevasta konsernin emoyhtiöstä käytetään nimeä "Kaupunkiraideliikenne Oy"), vaikka yhtiö tulee toki jatkamaan myös lauttaliikenneliiketoimintaa ja pyöräilyliikennetoimintaa.
- Suunniteltu konsernirakenne mahdollistaa seudullisen raideliikenteen laajentamisen synergiaetuja hyödyntäen. Helsingin kaupungin lisäksi myös muut kunnat voivat tulla mukaan Kaupunkiraideliikenne Oy:n omistajiksi raideliikenteen laajentuessa Helsingin rajojen yli. Vantaan kaupungin kanssa on käyty neuvotteluja Vantaan liittymisestä kaupunkiraideliikenne-konserniin, vaikka Vantaan alueen kaupunkiraideliikenne on vasta suunnitteluvaiheessa. Vantaan alueen raideliikenne olisi tarkoitus tulevaisuudessa toteuttaa jo olemassa olevia konsernin synergiaetuja hyödyntäen. Vantaan liittyminen edellyttää toimivaltaisten tahojen päätöksiä Vantaan raidehankkeen toteutuksesta sekä konserniin liittymisestä.
- Koska mahdolliset uudet omistajat tulevat mukaan vain osaan (ts. kaupunkiraideliikennetoimintaan) HKL:n nykyistä liiketoimintaa, ei yhden yhtiön toimintamalli olisi mahdollistanut muiden kuntien osallistumista vain kaupunkiraideliikenteeseen. Näin ollen operatiivinen liiketoiminta on ollut välttämätöntä jakaa useamman tytäryhtiön harjoitettavaksi, jolloin eri osakesarjat mahdollistavat osallistumisen vain tietyn tytäryhtiön toimintaan.



Yritysjärjestelyiden jälkeen konserniyhtiöiden toiminta olisi järjestetty seuraavasti:

1. Kaupunkiraideliikenne Oy: Tuottaa HSL:lle, ja halutessaan muille tilaajille, liikennöinti- ja muita palveluita. Yhtiö huolehtii myös sopimusten hallinnasta omaisuudenhallintapalveluiden tuottamisesta ja hallintopalveluiden tuottamisesta konserniin. Hallintopalveluiden tuottaminen pitäisi sisällään esimerkiksi henkilöstö-, taloushallinto-, konserni-, johto- ja suunnittelupalvelut. Lisäksi emoyhtiö edelleenvuokraa tyttärien omistaman joukkoliikenneinfran Helsingin kaupungille kohdassa 3.2 tarkemmin kuvatun infrasopimuksen perusteella.
2. Liikennöinti Oy: Tuottaa emoyhtiölle, ja halutessaan muille tilaajille, kuljettaja- ja valvomopalveluita.
3. Kunnossapito Oy: Tuottaa Kaupunkiraideliikenneyhtiön tytäryhtiöille, ja halutessaan muille tilaajille, kunnossapitopalveluita.
4. RV-kalusto ja Varikko Oy: Ylläpitää ja kehittää raitiovaunukalustoa ja -varikoita ja vuokraa niitä emoyhtiölle.
5. Rata Oy: Ylläpitää ja kehittää raitiotierataomaisuutta (ts. joukkoliikenneinfra) ja vuokraa sitä emoyhtiölle. Lisäksi omistaa esimerkiksi lähijuna-asemat, bussiterminaalit sekä liityntäpysäköintialueet.

#### 2.4. Konsernirakenteen toteuttaminen

Edellä kuvattu konsernirakenne on suunniteltu toteuttavaksi vuodenvaihteessa 2021-2022 seuraavalla tavalla:

1. Helsingin kaupunki perustaa Kaupunkiraideliikenne Oy:n liiketoimintasiirron yhteydessä luovutettavan toiminnan jatkamista varten. Kaupunkiraideliikenne Oy suuntaa itselleen maksuttoman osakeannin ja rekisteröi osakkeet valmiiksi tulevaa liiketoimintasiirtoa varten.
2. Kaupunkiraideliikenne Oy perustaa MidCo Oy:n tytäryhtiökseen liiketoimintasiirron yhteydessä luovutettavan toiminnan jatkamista varten. MidCo Oy suuntaa itselleen osakeannin ja rekisteröi osakkeet valmiiksi tulevaa liiketoimintasiirtoa varten.
3. Kaupunkiraideliikenne Oy perustaa lisäksi viisi tytäryhtiötä: Helsingin RV-rata Oy, RV-kalusto ja -varikko Oy, Kunnossapito Oy, Liikennöinti Oy sekä Hallinto Oy.
4. Helsingin kaupunki siirtää raitioliikenne-, pyöräily- ja lauttaliikennetoimintansa liiketoimintasiirrolla 1.1.2022 Kaupunkiraideliikenne Oy:lle.
5. Kaupunkiraideliikenne Oy siirtää raitioliikenne-, pyöräily- ja lauttaliikennetoimintansa MidCo Oy:lle liiketoimintasiirrolla 1.1.2022 välittömästi kohdassa 4 kuvatun liiketoimintasiirron jälkeen.
6. MidCo Oy jakautuu EVL 52 c §:n mukaisella kokonaisjakautumisella kohdassa 3 mainittuihin viiteen tytäryhtiöön. Kokonaisjakautumisen täytäntöönpanopäivä olisi myös 1.1.2022 ja se toteutettaisiin välittömästi kohdassa 5 kuvatun liiketoimintasiirron jälkeen.
7. Kokonaisjakautumisen jälkeen Hallinto Oy sulautuisi EVL 52 b §:n mukaisella sulautumisella Kaupunkiraideliikenne Oy:öön. Sulautumisen täytäntöönpanopäivä olisi myös 1.1.2022, joten se toteutettaisiin välittömästi



kokonaisjakautumisen täytäntöönpanon jälkeen.

Koska Vantaan kaupunki on halukas lähtemään mukaan konserniin jo sen perustamisvaiheessa, on suunniteltu, että Kaupunkiraideliikenne Oy suuntaisi Vantaan kaupungille osakeannin edellä kuvatun konsernirakenteen muodostamiseen vaadittavan yritysjärjestelykokonaisuuden täytäntöönpanon jälkeen. Vantaan kaupungille suunnattaisiin osakeannissa joko yksi tai vähäinen määrä osakkeita tässä vaiheessa, koska Vantaan kaupungilla ei vielä ole konserniin siirtyvää liiketoimintaa. Yksityiskohtia osakeannin toteutuksen tarkemmasta ajankohdasta ja toteutuksesta Vantaan kaupungille ei vielä ennakkoratkaisuhakemuksen jättämishetkellä ole saatavilla.

### 3. Suunnitteilla olevat liiketoimintasiirrot

#### 3.1. Liiketoimintasiirrossa siirtyvät varat, velat ja varaukset

Yritysjärjestelykokonaisuudessa toteutettaisiin kaksi peräkkäin toteutettavaa liiketoimintasiirtoa: ensin Helsingin kaupunki siirtäisi HKL:n kolme liiketoimintakokonaisuutta (raitioliikenne-, pyöräily- ja lauttaliikenteen liiketoimintakokonaisuudet) aiemmin perustetulle Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, jonka jälkeen Kaupunkiraideliikenne Oy siirtäisi samat HKL:n liiketoimintakokonaisuudet edelleen liiketoimintasiirrolla aiemmin perustamalleen MidCo Oy:lle. Liiketoimintakokonaisuuksien sisältö olisi siten sama kummassakin peräkkäin toteutetussa liiketoimintasiirrossa. Kumpikin liiketoimintasiirto toteutettaisiin siirtohetken kirjanpitoarvoista.

Liiketoimintasiirrossa vastaanottaville yhtiöille siirrettäisiin Helsingin kaupungin taseesta varoja arviolta noin 661 miljoonan euron edestä sekä velkoja arviolta noin 434 miljoonan euron edestä. Hakemuksessa esitetyt luvut siirtyvien varojen ja velkojen euromäärästä perustuvat hakemuksen jättöhetkellä keskeneräiseen taloudelliseen mallinnukseen. Hakemuksessa esitetyt luvut ovat siten työlukuja, joiden tarkka euromäärä tulee tarkentumaan täytäntöönpanohetkellä. Vastaanottaville yhtiöille siirtyisivät HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kuuluvat pysyvät vastaavat eli rakennukset ja rakennelmat, koneet ja kalusto, sekä keskeneräiset hankinnat. Siirtyviä rakennuksia ovat muun muassa sähkönsyöttöasemat, raitiovaunuhallit ja -korjaamot sekä valvomorakennukset ja taukotilat. Siirtyviä kiinteitä rakenteita ovat esimerkiksi raitioliikenteen ratarakenteet, johtoverkostot sekä samoin kuin pysäkit. Siirtyviin koneisiin ja laitteisiin kuuluisivat raitiovaunut, ratatyökoneet sekä liikenteen ohjauslaitteet. Siirtyvään omaisuuteen kuuluisivat myös HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kuuluvat aineettomat hyödykkeet, jotka pitävät sisällään aineettomia oikeuksia, muita pitkävaikutteisia menoja sekä ennakkomaksuja ja keskeneräisiä hankintoja. Vaihtuvista vastaavista siirtyisivät HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kuuluvat osakkeet ja osuudet, vaihto-omaisuus, pitkä- ja lyhytaikaiset saamiset. Liiketoimintakokonaisuuteen sisältyisi rahoitusomaisuutta noin kuukauden käyttö pääoman verran, jotta liiketoimintaa voidaan jatkaa häiriöttä.

HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kohdistuva vieras pääoma jakautuu pitkä- ja lyhytaikaiseen vieraaseen pääomaan. Pitkäaikaista vierasta pääomaa kohdistuu siirtyvään liiketoimintaan noin 434 miljoonaa euroa. Pitkäaikaisesta velasta osa on sisäistä velkaa Helsingin kaupungilta sisältäen



Helsingin kaupungin luottolimiittii. Helsingin kaupungin ulkoiset velat sisältävät myös ko. HKL:n sisäiset velat Helsingin kaupungille. Näitä velkoja ei järjestellä ulkoisten velkojen kanssa uudelleen, vaan näiden osalta tehdään Helsingin kaupungin ja Kaupunkiraideliikenne Oy:n välille velkakirja, jonka ehdot määritellään vastaamaan markkinaehtoisien lainan ehtoja, toisin sanoen lainaehdot kokonaisuudessaan, korkoehtoineen täyttävät siirtohinnoittelusäännöstyössä edellytetty ns. korko-benchmark-vaatimukset.

Liiketoimintasiirrossa yhtiölle siirtyisivät liiketoimintakokonaisuuksiin sisältyvät osakkeet ja osuudet, jotka on esitetty liitteessä 3.

HKL:n taseella olevat Elisa Oyj:n osakkeet ovat alkujaan Helsingin Puhelinyhdistyksen (HPY) puhelinosuustodistuksia, jotka HPY:n yhtiömuodon muutosten sekä sulautumisten seurauksena ovat vaihtuneet Elisa Oyj:n osakkeiksi. Puhelinosuustodistuksilla HKL on aikanaan saanut mm. asiakaspalvelussa tarvitsemansa puhelinosuusliittymät. Osuustodistusten perusteella saadut Elisa Oyj:n osakkeet ovat jääneet todistusten haltijan eli HKL:n taseelle, mutta nykyisellään nämä osakeomistukset ovat luonteeltaan lähinnä sijoitusomaisuutta eivätkä ne suoraan liity siirrettävään liikennöintiin liiketoimintaan. Siten HKL:n osakkeet on tarkoitus jättää Helsingin kaupungin omistukseen. Tämä Elisa Oyj:n osakkeiden jättäminen kaupungille on hyväksytty jo aiemmin mainitussa HKL:n saamassa ennakkoratkaisupäätöksessä, eikä se ole estänyt veroneutraalin liiketoimintasiirron toteutusta.

Liikenneliikelaitoksen taseella ei ole ollut HKL:n omistuksessa olevien rakennusten alla sijaitsevia maa-alueita, eikä näiden katsota kuuluvan myöskään liiketoimintakokonaisuuksiin, joten maa-alueet säilyisivät Helsingin kaupungin omistuksessa. Maa-alueiden käyttöoikeus perustuu kiinteistölautakunnan päätökseen vuodelta 1993. Kaupunkiraideliikenne Oy solmisi siirtokelpoiset vuokrasopimukset Helsingin kaupungin kanssa yritysjärjestelykokonaisuuden täytäntöönpanon yhteydessä. Vuokrasopimukset koskisivat vastaavia Helsingin kaupungin omistamia maa-alueita kuin mihin liikenneliikelaitoksella on tällä hetkellä käyttöoikeus. Vuokra olisi käypää vuokraa vastaava.

Varojen ja velkojen lisäksi liiketoimintasiirroissa siirtyisi HKL:n raitiliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kuuluva henkilöstö eli noin 925 henkilöä. Tähän siirtyvään henkilöstöön lukeutuu sellaiset työntekijät, joiden työpanos kohdistuu joko täysin tai osittain siirtyvään liiketoimintaan. Liiketoimintasiirron ulkopuolelle jää sellainen henkilöstö, jonka työpanos kohdistuu yksinomaan metroliiiketoimintaan (muun ainoastaan metroliiiketoimintaan kuuluvan omaisuuden kanssa). Tällaista siirron ulkopuolelle jäävää henkilöstöä on yhteensä 312 henkilöä.

Hakemuksen liitteenä 4 on alustava tasejako, jossa on kuvattu liiketoimintasiirrossa siirtyvät omaisuus- ja velkaerät sekä siihen kohdistuva poistoero. Hakijan käsityksen mukaan HKL:n taseessa tällä hetkellä oleva poistoerokirjaus ei ole vero-oikeudellisesti merkityksellinen siltä osin, kun se on kohdistunut tuloverolain 21 §:n nojalla tapahtuneeseen verovapaaseen elinkeinotoimintaan. Hakijan käsitys perustuu Kirjanpitolautakunnan lausuntoon, jonka mukaisesti verovapaa toimija, kuten kunta, ei voi tehdä asuintalovarausta. Poistoeroa ei ole kertynyt sellaisesta toiminnasta, joka olisi kohdistunut Helsingin kaupungin alueen ulkopuoliseen toimintaan, sillä liiketoimintasiirron kohteena olevien liiketoimintakokonaisuuksien toiminta on toteutettu kokonaisuudessaan Helsingin kaupungin alueella. Hakijan taseella olevaa investointivarausta ei ole huomioitu avaavalla taseella vastaavalla





tavalla kuin HKL:n nykyisellä taseella, koska osakeyhtiöllä ei voi olla ko. varausta.

HKL:lle jäisi liiketoimintasiirron toteuttamisen jälkeen metron operointiin liittyvä kalusto ja infrastruktuuri eli esimerkiksi metroradat ja -asemat, sekä metron liikennöintisopimus. Lisäksi HKL:lle jäisi Länsimetro Oy:n osakkeet sekä Länsimetro Oy:n kanssa laadittu kunnossapitosopimus, sillä nämä liittyvät olennaisena osana sekä nykyiseen metroluokittamiskokonaisuuteen että tulevaisuudessa suunniteltuun seudulliseen metroluokittamiskokoukseen kehittämisyhteistyöhön.

### 3.2 Joukkoliikennetoimintaan kuulumaton sopimus

Edellä mainittujen liiketoimintasiirtojen lähtökohta on se, että kaikki siirtyvään liiketoimintaan liittyvä varallisuus ja vastuut siirretään uuteen konserniin liiketoimintasiirron yhteydessä. Aiemmasta ennakkoratkaisuhakemuksessa esitetyistä tiedoista poiketen liiketoiminnan suunnitteluvaiheessa on tunnistettu yksi voimassa oleva sopimus, joka sopimuksen viitekehys huomioiden ei kuulu yhtiötettävään liiketoimintaan.

Tunnistettu liiketoimintaan kuulumaton sopimus on Helsingin kaupungin (sopimus, jossa HKL edustaa Helsingin kaupunkia) ja HSL:n välinen joukkoliikenneinfran käyttökorvausta koskeva sopimus (Sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta, jäljempänä "infrasopimus"). Infrasopimus liittyy olennaisena osana HSL:n kuntayhtymän perustamissopimukseen ja siinä sovittuun tarkoitukseen järjestää pääkaupunkiseudun liikenne ja joukkoliikenneinfran käyttö. Helsingin kaupungin organisaatiossa HSL:n perustamissopimuksen ja infrasopimuksen muodostama kokonaisuus kuuluu laajemmin kaupunkiympäristön toimialaan, jossa se nivoutuu palvelemaan laajemmin muuta kaupunkikehitystä kuin varsinaista liikenneinfraa. Siten infrasopimus liittyy olennaisella tavalla kaupunkikehityksen ja koko pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen järjestämisen sopimuskokonaisuuteen ja tässä kontekstissa nimenomaisesti Helsingin kaupungin rooliin HSL:n jäsenkuntana ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen osarahoittajana.

Infrakorvaussopimus on ensisijaisesti HSL:n perustajajäsenkuntien rahoitusta säätelevä sopimus, joka mahdollistaa perustajajäsenkuntien infrakustannusten jakamisen kaikille perustajajäsenkunnille joukkoliikenteen käytön mukaan HSL:n kuntaosuuksien kautta. Ottaen huomioon edellä kuvatun infrasopimuksen kontekstin, on selvää, että infrasopimus ei liity välittömästi joukkoliikenneinfran hyödyntämiseen HKL:n operoimassa joukkoliikenteessä eikä sitä voida siten pitää HKL:n varsinaiseen siirron kohteena olevaan liiketoimintaan kuuluvana sopimuksena. Koska infrakorvaussopimus säätelee ensisijaisesti HSL:n perustajajäsenkuntien rahoitusvelvoitteita, ei infrakorvaussopimusta voida myöskään pitää HKL:n rahoitussopimuksena.

Puheena olevassa infrasopimuksessa ei edellä kuvatun mukaisesti ole kyse joukkoliikenteen tuottamiseen kuuluvasta sopimuksesta, vaan laajemmasta kaupunkikehitystä koskevasta kokonaisuudesta, johon joukkoliikenne osittain liittyy. Kaupunkikehitys on suoraan Helsingin kaupungille kuuluva tehtävä, joka käsittää laaja-alaisesti elinympäristöön, hyvinvointiin, koulutukseen, liikkumiseen ja palveluihin liittyviä tehtäviä. Tässä laajassa kokonaisuudessa infrasopimus nivoutuu

Helsingin kaupungin kaupunkikehityksen suunnitteluun julkisen liikenteen rahoitusinstrumenttina. Edellä mainitut kaupunkikehityksen tehtävät eivät kuulu HKL:n toimialana olevaan julkisen liikenteen operointiin vaan päinvastoin HKL:n



tehtävänä on palvella Helsingin kaupungin määrittelemiä kehityksen suuntalinjoja.

Edellä esitetyn perusteella infrasopimuksella voidaan katsoa oleva kaksi ulottuvuutta, joista ensimmäinen ja olennainen osa liittyy kaupunkikehitystoimintaan. Infraan kohdistuvista investoinneista, joiden rahoitusvastuu on ollut Helsingin kaupungilla ja osa kaupungin rahoitusta on infrasopimuksen mukainen rahoitusjärjestely, noin 60 prosenttia kohdistuu kaupunkiympäristön vaatimukseen vastaavan raideliikennejärjestelmän laajentamiseen, joka palvelee laajemmin edellä kuvattua Helsingin kaupungin kaupunkikehitystä. Infrasopimuksen toinen ulottuvuus liittyy joukkoliikenteen tuottamiseen. Tältä osin investoinneista noin 40 prosenttia kohdistuu olemassa olevan infrastruktuurin kehittämiseen, joka suoraan palvelee joukkoliikenteen operointia. Toisin sanoen infrasopimuksen mukaisesta rahoituksestakin valtaosa kohdistuu Helsingin kaupungin kaupunkikehitystehtävään.

Kuten edellä on mainittu, infrasopimuksessa on kyse HSL:n perustajajäsenkuntien ja HSL:n (kuntayhtymä) välisestä rahoitusjärjestelystä. HSL:llä on olemassa vastaavat infrasopimukset myös muiden perustajajäsenkuntien kanssa, joka laajemmin kuvastaa infrasopimuksen merkitystä jokaisen perustajajäsenkunnan kaupunkiympäristössä. Asian liittyvä Helsingin kaupungin organisaatiokokonaisuus huomioiden on tarkoituksenmukaista, että infrasopimussuhde HSL:n ja Helsingin kaupungin välillä säilytetään vastaavana kuin muillakin HSL:n perustajajäsenkunnilla.

Edeltävissä kappaleissa esitetyistä syistä johtuen infrasopimusta ei voida kestäväällä tavalla irrottaa sen sopimuksellisesta ja tarkoituksenmukaisesta viitekehiksestä HSL:n perustajajäsenkuntien rahoitussopimuksena. Näin ollen infrasopimusta ei voida pitää osana HKL:n siirtyvää liiketoimintakokonaisuutta, jonka vuoksi infrasopimusta on pidettävä HKL:n liiketoimintaan kuulumattomana sopimuksena.

Koska puheena oleva infrasopimus ei ole suoraan sidoksissa varsinaiseen joukkoliikenneinfran käyttöön, tulee kuitenkin varsinaista joukkoliikenteen operointia palveleva infraomaisuus siirtymään konserniin. Näin ollen kaikki infrasopimuksen piirissä oleva infraomaisuus (edellä mainittua metrolinjojen infraomaisuutta lukuun ottamatta), joka kohdistuu siirtyvään liiketoimintaan, siirtyy hakemuksessa kuvatulla tavalla yhtiöittämisessä syntyvään konserniin, koska toiminnallisesti infraomaisuus liittyy HKL:n raitio-, lautta- ja pyöräilyliiketoiminnan operointiin.

Tulevaisuudessa Helsingin kaupungin oma rahoitusvastuu joukkoliikenneinfran osalta järjestettäisiin osittain siten, että kaupunkiraideliikenne-konserni vuokraisi joukkoliikenneinfran Helsingin kaupungille. Siten Helsingin kaupunki pystyisi hallinnoimaan edellä kuvatun sopimuskokonaisuuden edellyttämällä tavalla kaupungin ja HSL:n perustamissopimuksen mukaisen kokonaisuuden asianmukaisesti.

### 3.3. Konsernirakenteen toteutuksen jälkeinen irtaimen omaisuuden ja varallisuuden luovutus

Hakemuksessa edellä kuvatulla tavalla yhtenä yhtiöittämisen keskeisenä syynä on ollut synergiaetujen tavoittelu, joita konsernirakenteen avulla voidaan saavuttaa. Synergiaetujen osalta keskeisessä asemassa on ollut henkilöstön ja kunnossapitokaluston toteuttaminen sekä liikennöintisopimusten hallinnointi asiakasrajapinnassa.



Näiden synergiaetujen saavuttamiseksi on tärkeää pystyä yhdistämään vain metroluokituksen käytössä oleva henkilöstö, kunnossapitokalusto sekä metron liikennöintisopimus perustetun konsernin toimintaan. Tästä syystä johtuen edellä mainittu metroluokituksen henkilöstö (312 työntekijää), metron kunnossapitokalusto (tasearvo noin 1,2 miljoonaa euroa) ja liikennöintisopimus luovutettaisiin konserniin konsernirakenteen luovien yritysjärjestelyiden toteutuksen jälkeen siten, että liikennöintisopimus luovutettaisiin Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, kunnossapitokalusto ja kunnossapitoon liittyvä henkilöstö Kunnossapito Oy:lle ja liikennöintiin liittyvä henkilöstö Liikennöinti Oy:lle. Ennakkoratkaisuhakemus ei koske näitä luovutuksia.

Jotta HKL voi tuottaa sille jäävän metron operointipalvelun, HKL tulee vuokraamaan metroluokituksen operointiin tarvitsemansa henkilöstön sekä kunnossapitopalvelut Kaupunkiraideliikenne Oy:ltä. Kaupunkiraideliikenne Oy puolestaan tulee vuokraamaan tarvittavan työvoiman tai hankkimaan kunnossapitopalvelut alihankintana tytäryhtiöltään Liikenne Oy:ltä ja Kunnossapito Oy:ltä.

#### 4. Hakijan käsitys asiasta

Helsingin kaupunki on aiemmin hakenut ja saanut liiketoimintasiirtoa koskevan ennakkoratkaisun, jossa on todettu, että siirrettävä HKL:n liiketoiminta katsotaan EVL 1 §:n 1 momentin mukaiseksi elinkeinotoiminnaksi, johon voidaan soveltaa EVL 52 d §:n mukaisia säännöksiä liiketoimintasiirrosta. Näin ollen Hakija katsoo käsillä olevassa asiassa olevan selvää, että hakemuksen kohteena oleva toiminta kuuluu EVL 52 d §:n soveltamisalan piiriin. Siten itse pykälän soveltuvuutta toiminnan kohteeseen ei tässä hakemuksessa perustella enempää vaan perusteluissa keskitytään EVL 52 d §:n asettamien soveltamisedellytysten täyttymiseen.

Kuten edellä on todettu, Helsingin kaupunki on suunnitellut yhtiöittävänsä HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminnan. Yhtiöittäminen tapahtuisi kokonaisuudessaan kahden liiketoimintasiirron, jakautumisen ja sulautumisen täytäntöönpanolla. Hakemuksessa kuvatut liiketoimintasiirrot on suunniteltu toteutettavan EVL 52 d §:n mukaisilla liiketoimintasiirroilla, jossa Helsingin kaupungin harjoittama raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminta ja näihin liiketoimintakokonaisuuksiin kohdistuvat varat ja siirtyviin varoihin kohdistuvat velat sekä toimintaan mahdollisesti kohdistuvat varaukset siirretään liiketoimintasiirtoa varten perustettavaan Kaupunkiraideliikenne Oy:öön ja sieltä välittömästi EVL 52 d §:n mukaisella liiketoimintasiirrolla, saman sisältöisenä kuin ensimmäinenkin liiketoimintasiirto, perustettavaan MidCo Oy:öön.

Kaupunkiraideliikenne Oy ja MidCo Oy perustetaan liiketoimintasiirron toteuttamista varten etukäteen ja yhtiöt rekisteröivät osakkeet itselleen valmiiksi. Tämän jälkeen Kaupunkiraideliikenne Oy suuntaa Helsingin kaupungille osakeannin, joka maksetaan liiketoimintasiirtoon liittyvällä nettoapportilla. Vastaavasti MidCo Oy suuntaa Kaupunkiraideliikenne Oy:lle osakeannin välittömästi ensimmäisen liiketoimintasiirron toteuttamisen jälkeen, ja osakeanti maksetaan liiketoimintasiirtoon liittyvällä nettoapportilla. Luovutuksiin sovelletaan osakeyhtiölain (624/2006 muutoksineen) apporttiluovutusta koskevia säännöksiä. Helsingin kaupunki ja Kaupunkiraideliikenne Oy maksavat osakkeiden merkintähinnan siirtämäänsä toimintaan sisältyvien varojen, velkojen ja varausten erotuksella



(nettoapportti). Helsingin kaupunki saa vastikkeeksi siirrettävästä liiketoiminnasta Kaupunkiraideliikenne Oy:n koko osakekannan ja Kaupunkiraideliikenne Oy saa vastikkeeksi siirrettävästä liiketoiminnasta MidCo Oy:n koko osakekannan. Käteisvastiketta ei tulla antamaan.

Helsingin kaupungin taseeseen kirjatut varat siirretään vastaanottavalle yhtiölle kirjanpidon poistamattomista hankintamenoista jatkuvuusperiaatetta noudattaen. Varojen tarkka arvo selviää apportin luovutushetkelle laadittavasta tase-erittelystä. Siirtyvä omaisuus kirjataan liiketoimintasiirrossa vastaanottavien yhtiöiden kirjanpitoon samasta arvosta kuin omaisuudella oli Helsingin kaupungin liikelaitoksella. Liiketoimintasiirrossa vastaanottaville yhtiöille siirrettävien varojen määrä tulee kattamaan yhtiöiden mahdollisen osakepääoman ja ylittämään siirtyvien velkojen määrän. Nettoapportti on siten positiivinen.

Hakijan käsitys on, että kaikki EVL 52 d §:ssä asetetut edellytykset liiketoimintasiirron toteuttamiselle täyttyvät: Liiketoimintasiirrossa siirretään koko HKL:n harjoittama raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminta, sisältäen liiketoiminnassa käytettävän omaisuuden ja henkilöstön.

Hakijan käsityksen mukaan infrasopimusta ei voida pitää HKL:n liiketoimintaan kuuluvana sopimuksena, koska infrasopimuksessa on ensisijaisesti kyse Helsingin kaupungin ja HSL:n perustajajäsenkuntien sopimasta rahoitusjärjestelystä. Edellä kuvattu sopimuksen viitekehys huomioon ottaen infrasopimusta on pidettävä Helsingin kaupungin sopimuksena, joka HKL:n toimintaa yhtiöittäessä on jätettävä kaupungille. Verohallinnon antaman ohjeistuksen mukaan tällaisen siirtyvään liiketoimintaan kuulumattoman sopimuksen jättäminen pois liiketoimintasiirrosta ei estä EVL 52 d §:n soveltumista tässä hakemuksessa tarkoitettuun liiketoimintasiirtoon. Lisäksi Hakijan käsityksen mukaan infrasopimuksen johdosta Kaupunkiraideliikenne Oy:n ja Helsingin kaupungin välille tehtävä vuokrasopimusjärjestely, jonka seurauksena perustettava konserni harjoittaa juuri vastaavaa toimintaa kuin HKL nykyisin, takaavat siirtyvän liiketoimintakokonaisuuden eheyden sillä tavoin, että siirtyvä kokonaisuus täyttää myös EVL 52 d §:n vaatimukset.

Lisäksi liiketoimintasiirrossa täyttyä edellytys varojen ja velkojen siirtämisestä: liiketoimintasiirrossa Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, ja MidCo Oy:lle, siirretään kaikki HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kohdistuvat varat, velat ja mahdolliset varaukset. HKL:n varoja ja velkoja on käsitelty Helsingin kaupungin kirjanpidossa erillisenä jo vuodesta 1995 lähtien, joten liiketoimintakokonaisuuksiin sisältyvät varat ja velat sekä mahdolliset varaukset on yksinkertaista määrittellä. Lisäksi erillisten kustannuspaikkojen vuoksi metroliiketoimintakokonaisuus on yksinkertaista erottaa muista liiketoimintakokonaisuuksista. Liiketoimintasiirrossa siirtyisi HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminta sisältäen kaikki HKL:n taseella olevat varat sekä toimintaan kohdistuvat velat, paitsi ne varat ja velat, jotka kohdistuvat suoraan metroliikenneliiketoimintaan. Vastaavasti Helsingin kaupungille jätetään kaikki sellaiset omaisuuserät ja velat, joita ei voida kohdistaa siirrettävään liiketoimintaan. Yhtiöittämisessä syntyvä konserni tulee myös jatkamaan liiketoimintasiirrossa siirrettävää toimintaa välittömästi yritysjärjestelyiden jälkeen.

Edellä esitettyjen edellytysten täyttymisen lisäksi Hakija katsoo, että toiminnan uudelleenjärjestelylle on hyväksyttävät liiketaloudelliset syyt. Hakemuksessa edellä esitetyn mukaisesti HKL:n toiminnan yhtiöittäminen on välttämätöntä, jotta



joukkoliikennetoiminta pystyy vastaamaan tulevaisuuden tarpeita mm. kaupunkikehitys- ja ympäristönäkökulmat huomioiden. Raitioliikenne on ympäristöystävällinen ja hiilineutraali joukkoliikennemuoto, joka mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistymisen ja kaupunkikehityksen niin Helsingin kaupungin kuin muiden pääkaupunkiseudun kuntien tavoitteiden mukaisesti. Jotta raitioliikennettä pystytään kehittämään parhaalla mahdollisella tavalla eri kaupunkien synergiaetuja hyödyntäen, on välttämätöntä, että toiminta yhtiöitetään. Selvitysten mukaan hakemuksessa kuvattu konsernirakenne liiketoiminnan harjoittamiselle on paras mahdollinen liiketoimintamalli kaikki hankkeelle asetetut tavoitteet huomioiden (ympäristötavoitteet, synergiaedut ja pääkaupunkiseudun kuntien mahdollisuus osallistua konsernin toimintaan). Konsernin tehokkaan operatiivisen toiminnan käynnistymisen varmistamiseksi ja liiketoimintamalliin liittyvien tavoitteiden turvaamiseksi on tarkoituksenmukaista, että tavoiteltu konsernirakenne toteutetaan välittömästi toiminnan yhtiöittämisen yhteydessä, mistä johtuen on välttämätöntä toteuttaa useita peräkkäisiä yritysjärjestelyjä tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Hakijan käsityksen mukaan kumpikin hakemuksessa kuvattu liiketoimintasiirto täyttää laissa asetetut edellytykset ja liiketoimintasiirtoon voidaan näin ollen soveltaa EVL 52 d §:n säännöksiä. Helsingin kaupungin harjoittama HKL:n liiketoiminta on katsottu elinkeinotoiminnaksi, joten EVL 52 d §:n säännöksiä voidaan soveltaa, vaikka ensimmäisenä toteutettavassa liiketoimintasiirrossa siirtävänä tahona toimii kunta. Koska HKL:n toimintaa on seurattu Helsingin kaupungin kirjanpidossa erikseen jo yli 25 vuotta, on selvää, että HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminta muodostaa itsenäisesti toimeentulevan yksikön. Hakijan käsityksen mukaan EVL 52 d §:n soveltumisedellytys liiketoiminnan jatkamisesta täyttyy kummassakin liiketoimintasiirrossa, sillä verotuskäytännössä on vakiintuneesti hyväksytty toiminnan jatkaminen osakkeiden omistamisen kautta. Hakija on lisäksi esittänyt hakemuksessa verotuksesta riippumattomat liiketaloudelliset perusteet sarjatoimina tapahtuvalle yritysjärjestelykokonaisuudelle.

Lisäselvitys 23.4.2021

Rahoitusomaisuus

Käyttöpääomaa on tarkoitus siirtää hakemuksessa kuvatun mukaisesti kuukauden käyttöpääoman mainittu määrä.

Hakemuksen jättöhetkellä, sekä edelleen, taloudellinen mallinnus on vielä keskeneräistä, jonka vuoksi hakemuksen liitteenä ollut tasejaottelu ei ole lopullinen kuvaus siirtyvistä omaisuuseristä. Hakemuksessa kirjallisesti kuvatut periaatteet varojen, velkojen ja muiden erien siirtymisestä kuvaavat kuitenkin sen, miten omaisuuserien siirron osalta on tarkoitus toimia.

Keskinäinen velkasuhde

HKL:n ollessa tällä hetkellä juridisesti osa Helsingin kaupunkia, ei HKL:n nimissä ole ulkoista velkaa vaan kaikki ulkoinen velka on Helsingin kaupungin nimissä. HKL:n osuus tästä Helsingin kaupungin nimissä olevasta ulkoisesta velasta ei muodosta eikä vastaa mitään yksittäistä ulkoista velkaa, jonka voisi erottaa Helsingin kaupungin ulkoisista veloista. Tästä johtuen ulkoisia velkoja ei voida siirtää sellaisenaan, vaan niistä on muodostettava Helsingin kaupungin ja



vastaanottavan yhtiön Kaupunkiraideliikenne Oy:n välinen velkasuhde.

Muodostettavan keskinäisen lainan lainaehdot vastaavat lähtökohtaisesti ulkoisten velkojen lainaehdot. On kuitenkin huomioitava, että Helsingin kaupungilla on useita lainasopimuksia, joissa on hieman toisistaan poikkeavia lainaehdot, ja kuten on todettu, ei HKL:n kustannuspaikalle kohdistettu osa Helsingin kaupungin veloista muodosta yhtä erillistä velkaa. Tarkoituksena siten on, että keskinäinen lainasopimus vastaisi Helsingin kaupungilla olevien lainasopimusten keskimääräisiä ehtoja, esimerkiksi lainan korko vastaisi keskimääräistä korkoa, joka Helsingin kaupungilla on ulkoisissa lainoissaan eli ehdot vastaisivat siten markkinaehtoisien velan ehtoja.

#### Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset

Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset eivät siirry liiketoimintasiirrossa. HKL:n taseella oleva poistoero ja investointivaraus ovat verojärjestelmän ulkopuolisia eriä tässä tapauksessa: Investointivaraus ja poistoero on liikelaitoksissa käytössä oleva tapa, jossa tilikauden ylijäämästä tehdään investointivarausta taseeseen. Varaus kohdistetaan nimettyyn investointikohteeseen. Kun investointikohteeseen valmistuu, muutetaan investointivaraus poistoeroksi (tekninen muutos) ja tätä poistoeroa aletaan purkamaan tulokseen samassa tahdissa kuin itse investointikohteen poistoja. Kyseessä siten ei ole verojärjestelmän mukainen normaali poistoero, joka olisi syntynyt suunnitelman mukaisten poistojen ylittävistä verotuksen poistoista. Myöskään taseella oleva investointivaraus ei ole verojärjestelmän tunnistama varaus.

Toisin sanoen, Hakijan käsityksen mukaan liiketoimintasiirron vastaanottavan yhtiön verotuksellinen avaava tase muodostuu tasearvoista siirtyvistä varoista ja nimellisarvosta siirtyvästä velasta ja näiden erotuksesta syntyvästä omasta pääomasta eli edellä mainitun mukaisesti siirtyvien varojen EVL-menojäännös on poistoerolla ja investointivarausten määrällä vähentämätön määrä.

#### Raitio- ja lauttaliikenteen operointia koskevat sopimukset

Tarkoituksena on, että raitio- ja lauttaliikenteen operointia koskevat sopimukset siirtyvät ns. toisessa liiketoimintasiirrossa MidCo Oy:lle, josta ne jakautumisen yhteydessä siirtyisivät edelleen Hallinto Oy:lle ja Hallinto Oy:n sulautumisessa Kaupunkiraideliikenne Oy:lle. Tavoitellussa konsernirakenteessa tarkoituksenmukaista olisi, että Kaupunkiraideliikenne Oy vastaisi konsernin liikennöintisopimusten hallinnasta.

#### Muuta

Pyydettyjen lisätietojen lisäksi hakija on vastauksessaan tuonut esille, että kunnallisvaalien siirrosta johtuen HKL:n liiketoiminnan yhtiöittämisestä suunniteltuun konsernirakenteeseen tullaan päättämään joko elokuun tai syyskuun alun valtuustokäsittelyissä. Päätöksentekoprosessin lykkääntymisen takia konsernirakenteen muodostaminen hakemuksissa kuvatulla tavalla ei ole tämänhetkisten tietojen mukaan mahdollista toteuttaa 1.1.2022. Koska Helsingin kaupunki tekee päätöksen yhtiöittämisestä vasta elo-syyskuussa 2021, ei jakautumisen ja sulautumisen täytäntöönpanoa ole velkojen kuulutusajkojen johdosta todennäköisesti mahdollista panna täytäntöön 1.1.2022. Aikataulumuutos vaikuttaa myös ennakkoratkaisuhakemuksissa kuvattuihin taustatietoihin siten, että



ensimmäistä liiketoimintasiirtoa koskeva hakemus toteutettaisiin hakemuksessa kuvatulla tavalla 1.1.2022. Ns. toinen liiketoimintasiirto (Kaupunkiraideliikenne Oy:ltä MidCo Oy:lle) ja tämän jälkeen tapahtuva jakautuminen sekä sulautuminen on tarkoitus toteuttaa suunniteltua myöhemmin, aikaisintaan vuoden 2022 lopussa. Tämän mukaisesti kaikkia (siirtyviä) liiketoimintakokonaisuuksia harjoitettaisiin ja (siirtyviä) varoja ja velkoja käytettäisiin yhdessä yhtiössä eli Kaupunkiraideliikenne Oy:ssä 1.1.2022 alkaen aina siihen myöhempään ajankohtaan asti, jona suunniteltu konsernirakenne muodostettaisiin (aikaisintaan siis vuoden 2022 lopussa).

Aikataulumuutoksesta huolimatta hakija pyytää, että kaikkiin tuloverotuksen ennakkoratkaisuhakemuksiin annettaisiin päätökset verovuosille 2021 ja 2022.

Lisäselvitys 3.5.2021

Ulkoisen velka ns. toisessa liiketoimintasiirrossa

Raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kohdistuva osuus Helsingin kaupungin nimissä olevasta ulkoisesta velasta siirretään Kaupunkiraideliikenne Oy:n tekemässä liiketoimintasiirrossa edelleen MidCo Oy:lle, sillä koko Kaupunkiraideliikenne Oy:n liiketoiminta siirretään liiketoimintasiirrossa MidCo Oy:lle. Kaupunkiraideliikenne Oy:n ja Helsingin kaupungin välinen velkakirja tullaan laatimaan siirtokelpoisena, ja siinä huomioidaan tuleva konsernirakenteen muodostaminen.

MidCo Oy toimii käytännössä vain sekuntien ajan, joten sen kanssa ei käytännössä ehditä tekemään velkakirjaa. Ko. velka siirtyy MidCo Oy:n kokonaisjakautumisessa joko tytäryhtiöille, joiden liiketoimintaan tietty osuus velasta kohdistuu (jolloin ko. osuus lainasta jää tytäryhtiön ja kaupungin väliseksi lainaksi alkuperäisin ehdoin) tai Hallinto Oy:lle, jonka sulautumisessa velka siirtyy takaisin Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, joka konsernin emoyhtiönä voisi lainoittaa tytäryhtiöt.

Tarkoituksena kuitenkin on, että velka siirtyy MidCo Oy:n jakautumisessa yleisseuraantona jollekin tai joillekin tytäryhtiöistä. Jos se siirtyy Hallinto Oy:lle, ja sen sulautumisessa välittömästi takaisin Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, lainasopimus siirtyy sellaisenaan Kaupunkiraideliikenne Oy:lle eli muutoksia ehtoihin ei tule. Jos ko. velka siirtyy jollekin toiselle Kaupunkiraideliikenne Oy:n tulevalle tytäryhtiölle, on laina edelleen samansäältäöinen kuin Kaupunkiraideliikenne Oy:n ja Helsingin kaupungin välinen lainasopimus, mutta velallisena on Kaupunkiraideliikenne Oy:n sijasta se tytäryhtiö, jonka toimintaan ko. velka kohdistuu. Kummassakin tapauksessa keskinäisen lainasopimuksen lainaehdot vastaavat Helsingin kaupungilla olevien lainasopimusten keskimääräisiä ehtoja.

## Ennakkoratkaisu

1. Mikäli Helsingin kaupunki hakemuksessa kuvatulla tavalla siirtää hakemuksessa tarkemmin kuvatut liiketoimintakokonaisuudet, niihin kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat, työntekijät ja siirtyvään toimintaan mahdollisesti kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle perustamalleen Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, järjestelyyn sovelletaan elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:n liiketoimintasiirtoa koskevia säännöksiä.

2. Mikäli perustettava Kaupunkiraideliikenne Oy hakemuksessa kuvatulla tavalla siirtää hakemuksessa kuvatut liiketoimintakokonaisuudet, niihin kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat ja siirtyvään toimintaan mahdollisesti kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle perustamalleen MidCo Oy:lle, järjestelyyn



sovelletaan elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:n liiketoimintasiirtoa koskevia säännöksiä.

## Perustelut

### Säännökset

Elinkeinotulon verottamisesta annetun lain (EVL) 1 §:n 1 momentin mukaan elinkeinotoiminnalla tarkoitetaan liike- ja ammattitoimintaa.

EVL 52 §:n 1 momentin mukaan lain 52 a–52 e §:ää sovelletaan lisäksi muiden tuloverolain 3 §:ssä tarkoitettujen kotimaisten yhteisöjen kuin osakeyhtiöiden sulautumiseen, jakautumiseen ja liiketoiminnan siirtoon.

EVL 52 d §:n 1 momentin mukaan liiketoimintasiirrolla tarkoitetaan järjestelyä, jossa osakeyhtiö (*siirtävä yhtiö*) luovuttaa joko kaikki taikka yhteen tai useampaan liiketoimintakokonaisuuteensa kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat ja siirtyvään toimintaan kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle osakeyhtiölle (*vastaanottava yhtiö*) saaden vastikkeeksi vastaanottavan yhtiön liikkeeseen laskemia uusia osakkeita tai sen hallussa olevia omia osakkeita.

Tuloverolain (TVL) 3 §:n 2 kohdan mukaan yhteisöllä tarkoitetaan tässä laissa kuntaa ja kuntayhtymää.

EVL 52 h §:n mukaan lain 52 ja 52 a–52 g §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos on ilmeistä, että järjestelyjen yksinomaisena tai yhtenä pääasiallisista tarkoituksista on ollut veron kiertäminen tai veron välttäminen.

### Tosiseikat

Helsingin kaupunki on suunnitellut yhtiöittävänsä Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminnan. Yhtiöittäminen toteutettaisiin kahdella liiketoimintasiirrolla, jakautumisella ja sulautumisella. Hakemuksessa kuvatussa ensimmäisessä liiketoimintasiirrossa Helsingin kaupunki siirtää harjoittamansa raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminnan ja näihin liiketoimintakokonaisuuksiin kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat ja siirtyvään toimintaan mahdollisesti kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle Kaupunkiraideliikenne Oy:lle saaden vastikkeeksi vastaanottavan yhtiön osakkeita. Liiketoimintasiirto toteutettaisiin 1.1.2022.

Hakemuksessa kuvatussa toisessa liiketoimintasiirrossa Kaupunkiraideliikenne Oy siirtää samat liiketoimintakokonaisuudet varoineen, velkoineen ja mahdollisine varauksineen edelleen MidCo Oy:lle saaden vastikkeeksi vastaanottavan yhtiön osakkeita. Välittömästi tämän jälkimmäisen liiketoimintasiirron jälkeen MidCo Oy jakautuu viiteen yhtiöön ja vastaanottavista yhtiöistä Hallinto Oy sulautuu Kaupunkiraideliikenne Oy:öön. Liiketoimintasiirto ja sen jälkeen tapahtuva jakautuminen ja sulautuminen on tarkoitus toteuttaa aikaisintaan vuoden 2022 lopussa. Yhtiöittämisessä syntyvä kaupunkiraideliikenne-konserni jatkaa liiketoimintasiirrossa siirtyvää toimintaa välittömästi yritysjärjestelyjen jälkeen.

Yhtiöitettävää raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaa harjoitetaan pelkästään Helsingin kaupungin alueella. Metroliiketoimintaa harjoitetaan sekä Helsingin kaupungin että Espoon kaupungin alueilla. Kullakin neljällä liiketoimintakokonaisuudella on lähtökohtaisesti oma kalustonsa, omat varikkonsa,





omat asemansa ja omat kuljettajansa. Kullakin liiketoimintakokonaisuudella on HKL:ssä oma kustannuspaikkansa, joten kunkin liiketoimintakokonaisuuden lipputuloja, kustannuksia ja käyttäjiä seurataan erillään toisistaan.

Siirtyvään raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kohdistuva osuus Helsingin kaupungin ulkoisista veloista ei muodosta eikä vastaa mitään yksittäistä ulkoista velkaa. Tästä johtuen ulkoisia velkoja ei siirretä sellaisenaan, vaan niistä muodostetaan Helsingin kaupungin ja vastaanottavan yhtiön Kaupunkiraideliikenne Oy:n välinen velkasuhde, jonka lainaehdot vastaavat Helsingin kaupungin ulkoisten velkojen keskimääräisiä ehtoja. Helsingin kaupungin ja Kaupunkiraideliikenne Oy:n välinen velkakirja laaditaan siirtokelpoisena ja siinä huomioidaan konsernirakenteen muodostaminen.

Siirtyvään toimintaan kohdistuva osuus Helsingin kaupungin ulkoisista veloista siirtyy Kaupunkiraideliikenne Oy:n liiketoimintasiirrossa edelleen MidCo Oy:lle. MidCo Oy:n jakautumisessa velka siirtyy edelleen joko niille Kaupunkiraideliikenne Oy:n tytäryhtiöille, joiden liiketoimintaan tietty osuus velasta kohdistuu, jolloin kyseinen osuus lainasta jää tytäryhtiön ja kaupungin väliseksi lainaksi alkuperäisin ehdoin, tai Hallinto Oy:lle, jonka sulautumisessa velka siirtyy takaisin Kaupunkiraideliikenne Oy:lle. Jos velka siirtyy Hallinto Oy:lle, ja sen sulautumisessa välittömästi takaisin Kaupunkiraideliikenne Oy:lle, lainasopimus siirtyy sellaisenaan Kaupunkiraideliikenne Oy:lle eli muutoksia ehtoihin ei tule. Jos velka siirtyy jollekin toiselle Kaupunkiraideliikenne Oy:n tulevalle tytäryhtiölle, on laina edelleen samansisältöinen kuin Kaupunkiraideliikenne Oy:n ja Helsingin kaupungin välinen lainasopimus, mutta velallisena on Kaupunkiraideliikenne Oy:n sijasta se tytäryhtiö, jonka toimintaan kyseinen velka kohdistuu. Kummassakin tapauksessa keskinäisen lainasopimuksen lainaehdot vastaavat Helsingin kaupungilla olevien lainasopimusten keskimääräisiä ehtoja.

Liiketoimintasiirroissa vastaanottaville yhtiöille on tarkoitus siirtää rahoitusomaisuutta noin kuukauden käyttö pääoman verran, jotta liiketoimintaa voidaan jatkaa häiriöttä.

Liiketoimintasiirroissa siirtyisi HKL:n raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaan kuuluva henkilöstö.

HKL:n ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) väliset raitio- ja lauttaliikenteen operointia koskevat sopimukset siirtyvät ensimmäisessä liiketoimintasiirrossa Helsingin kaupungilta Kaupunkiraideliikenne Oy:lle ja toisessa liiketoimintasiirrossa Kaupunkiraideliikenne Oy:ltä MidCo Oy:lle. MidCo Oy:n jakautumisessa ne siirtyvät edelleen Hallinto Oy:lle ja Hallinto Oy:n sulautumisessa Kaupunkiraideliikenne Oy:lle.

Kumpikin liiketoimintasiirto toteutettaisiin siirtohetken kirjanpitoarvoista. Liiketoimintasiirrossa vastaanottaville yhtiöille siirrettävien varojen määrä tulee kattamaan yhtiöiden mahdollisen osakepääoman ja ylittämään siirtyvien velkojen määrän. Nettoapportti on siten positiivinen.

HKL:n taseella olevat Elisa Oyj:n osakkeet on tarkoitus jättää Helsingin kaupungin omistukseen, koska nykyään ne ovat luonteeltaan lähinnä sijoitusomaisuutta eivätkä suoraan liity siirrettävään liikennöintiliiketoimintaan.

Maa-alueet säilyisivät Helsingin kaupungin omistuksessa, koska



liikenneliikelaitoksen taseella ei ole ollut HKL:n omistuksessa olevien rakennusten alla sijaitsevia maa-alueita. Maa-alueiden käyttöoikeus perustuu kiinteistölautakunnan päätökseen vuodelta 1993. Kaupunkiraideliikenne Oy solmisi siirtokelpoiset vuokrasopimukset Helsingin kaupungin kanssa yritysjärjestelykokonaisuuden täytäntöönpanon yhteydessä. Vuokrasopimukset koskisivat vastaavia Helsingin kaupungin omistamia maa-alueita kuin mihin liikenneliikelaitoksella on tällä hetkellä käyttöoikeus. Vuokra olisi käypää vuokraa vastaava.

HKL:n taseella oleva poistoero ja investointivaraus eivät siirry liiketoimintasiirroissa, koska ne ovat verotuksen ulkopuolisia eriä. Poistoero ei ole syntynyt suunnitelman mukaisten poistojen ylittävistä verotuksen poistoista. Myöskään investointivarausta ei ole tehty verotuksessa.

HKL:lle jäisi metroliiketoiminta, joka yhtiötettäisiin myöhemmin vasta sitten, kun HKL:n ja Siemensin välisen sopimuksen riita-asiaan on saatu lainvoimainen tuomio tai, kun korvausoikeuden- ja/tai -velvollisuuden määräaika on kulunut loppuun. HKL kuitenkin luovuttaisi metroliiketoiminnan henkilöstön, metron kunnossapitokaluston ja metron liikennöintisopimuksen kaupunkiraideliikenne-konsernille konsernirakenteen toteutuksen jälkeen.

Helsingin kaupungin ja HSL:n välinen joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamista koskeva sopimus jää Helsingin kaupungille, koska se on yhtiötettävään toimintaan kuulumaton sopimus. Kyseinen infrasopimus on ensisijaisesti pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen rahoittamista koskeva sopimus. Se liittyy Helsingin kaupungin rooliin HSL:n jäsenkuntana ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen osarahoittajana.

Hakija tavoittelee järjestelyillä konsernirakennetta, jossa operatiivinen liiketoiminta on konsernin neljässä tytäryhtiössä. Konsernin emoyhtiö Kaupunkiraideliikenne Oy toimisi asiakasrajapinnassa hallinnoiden palvelusopimuksia. Palvelusopimusten hallinnoinnin lisäksi emoyhtiö tuottaisi tytäryhtiöilleen hallintopalveluita. Tytäryhtiöt hallinnoisivat HKL:n omaisuuseriä ja tuottaisivat toimintaan liittyviä operatiivisia liikennöinti- ja kunnossapitopalveluita tytäryhtiön tarkoituksesta riippuen.

Hakemuksen mukaan raideliikenteen yhtiöittäminen mahdollistaa raideliikenteen laajentamisen myös muiden kuntien kuin Helsingin kaupungin alueella harjoitettavaksi toiminnaksi, jolloin Helsingin kaupungin lisäksi myös muut kunnat voivat tulla mukaan Kaupunkiraideliikenne Oy:n omistajiksi raideliikenteen laajentuessa Helsingin rajojen yli.

### **Asian arviointi ja johtopäätökset**

Kysymykset 1. ja 2.

EVL 52 d §:n 1 momentin mukaan liiketoimintasiirrolla tarkoitetaan järjestelyä, jossa osakeyhtiö luovuttaa joko kaikki taikka yhteen tai useampaan liiketoimintakokonaisuuteensa kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat ja siirtyvään toimintaan kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle osakeyhtiölle saaden vastikkeeksi vastaanottavan yhtiön liikkeeseen laskemia uusia osakkeita tai sen hallussa olevia omia osakkeita.

EVL 52 §:n 1 momentin mukaan osakeyhtiön lisäksi liiketoimintasiirtoa koskevaa



säännöstä sovelletaan muiden tuloverolain 3 §:ssä tarkoitettujen kotimaisten yhteisöjen liiketoiminnan siirtoon. Tuloverolain 3 §:ssä mainittuna yhteisönä on muun muassa kunta. Siten liiketoimintasiirtoa koskevaa säännöstä on sinänsä sovellettava myös kuntaan.

Muilla kuin yritysjärjestelydirektiivissä (2009/133/EY) mainituilla yhteisöillä eli muun muassa kunnalla EVL 52 d § voi tulla sovellettavaksi lähtökohtaisesti ainoastaan ainoastaan silloin, kun siirron kohteena on EVL 1 §:n 1 momentissa tarkoitettu elinkeinotoiminta. Siirrettävää raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoimintaa on pidettävä elinkeinotoimintana, joten liiketoimintasiirtosäännöksen periaatteita voidaan soveltaa myös hakemuksessa kuvattuun Helsingin kaupungin tekemään siirtoon edellyttäen, että EVL 52 d §:n edellytykset muutoin täyttyvät.

EVL 52 d §:n 1 momentissa edellytetään, että liiketoimintasiirrossa luovutuksen kohteena on koko toiminta taikka yksi tai useampi liiketoimintakokonaisuus. Hallituksen esityksen 247/2006 mukaan liiketoimintakokonaisuudella tarkoitetaan liiketoimintaan liittyvien varojen ja velkojen kokonaisuutta, joka organisatorisesti muodostaa itsenäisesti toimeentulevan taloudellisen yksikön. Verohallinnon ohjeen Yritysjärjestelyt ja verotus – liiketoimintasiirto 1.1.2020, VH/5792/00.01.00/2019 mukaan säännöksen nojalla esimerkiksi monialayrityksestä voidaan erottaa omaksi yhtiökseen yksi tai useampi toimiala taikka yhtiön toiminta voidaan jakaa esimerkiksi eriyttämällä tuotantotoiminta ja myyntitoiminta.

HKL:n harjoittamalla metro-, raitioliikenne-, lauttaliikenne- ja pyöräilyliiketoiminnalla on kullakin lähtökohtaisesti oma kalustonsa, omat varikkonsa, omat asemansa ja omat kuljettajansa. Jokaisella neljällä liiketoimintakokonaisuudella on HKL:ssä oma kustannuspaikkansa, joten kunkin liiketoimintakokonaisuuden lipputuloja, kustannuksia ja käyttäjiä seurataan erillään toisistaan. Kutakin neljää liiketoimintakokonaisuutta voidaan pitää erillisinä liiketoimintakokonaisuuksina ja itsenäisesti toimeentulevina taloudellisina yksikköinä. Näin ollen hakemuksessa kuvatuissa liiketoimintasiirroissa luovutuksen kohteena on kolme liiketoimintakokonaisuutta. Koska myös metroliiketoiminta on oma liiketoimintakokonaisuutensa, liiketoimintasiirtosäännöksen soveltamisen esteenä ei ole pidettävä sitä, että metroliiketoiminta jää liiketoimintasiirron ulkopuolelle. Metroliiketoiminnan erillisyyttä puoltaa lisäksi se, että sitä harjoitetaan kahden kunnan alueella, kun taas yhtiöitettävää toimintaa harjoitetaan pelkästään Helsingin kaupungin alueella. Konsernirakenteen muodostamisen jälkeisellä metroliiketoiminnan irtaimen omaisuuden ja varallisuuden luovutuksella ei ole asiassa merkitystä.

Liiketoimintasiirrossa tulee siirtää kaikki liiketoimintakokonaisuuteen kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat ja siirtyvään toimintaan kohdistuvat varaukset.

Siirrettävän liiketoiminnan käytössä olevat kiinteistöt ovat osa liiketoimintakokonaisuutta, joten ne tulee pääsääntöisesti siirtää. Tässä tapauksessa siirtyvään toimintaan kuuluvat rakennukset siirtyvät, mutta siirtyvän toiminnan käytössä olevat maa-alueet jäävät Helsingin kaupungin omistukseen. Helsingin kaupunki vuokraisi maa-alueet siirtokelpoisilla vuokrasopimuksilla Kaupunkiraideliikenne Oy:lle. Vuokrasopimukset koskisivat vastaavia Helsingin kaupungin omistamia maa-alueita kuin mihin HKL:llä on tällä hetkellä kiinteistölautakunnan päätöksen perusteella käyttöoikeus. Maa-alueiden siirtämättä jättämisen ei tässä tapauksessa ole katsottava olevan esteenä



liiketoimintasiirtosäännöksen soveltamiselle.

Hakemuksen mukaan HKL:n taseella olevat Elisa Oyj:n osakkeet ovat nykyään luonteeltaan lähinnä sijoitusomaisuutta, eivätkä ne suoraan liity siirrettävään liikennöintiinliiketoimintaan, joten ne voidaan jättää liiketoimintasiirroissa siirtämättä.

Liiketoimintasiirroissa tulee lähtökohtaisesti siirtää siirtyvään toimintaan kohdistuva poistoero ja varaukset. Poistoero syntyy, kun verotuksessa tehdyt poistot ylittävät kirjanpidon suunnitelman mukaiset poistot. Tässä tapauksessa kyseessä ei ole poistoero, joka olisi syntynyt suunnitelman mukaisten poistojen ylittävistä verotuksen poistoista. Myöskään investointivaraus ei ole verotuksessa tehty varaus. Siten poistoeroa ja investointivarausta ei tarvitse siirtää.

Siirtyvään liiketoimintaan kuuluvat sopimukset tulee siirtää vastaanottavalle yhtiölle liiketoiminnan mukana. Tässä tapauksessa siirtyvään toimintaan kuuluvat raitio- ja lauttaliikenteen operointia koskevat sopimukset siirtyvät liiketoimintasiirroissa vastaanottaville yhtiöille. Hakemuksen mukaan Helsingin kaupungin ja HSL:n välinen ns. infrasopimus on siirtyvään toimintaan kuulumaton sopimus, joten se voidaan jättää siirtämättä.

Siirtyvään toimintaan kuuluva henkilöstö tulee siirtää. Tässä tapauksessa siirtyvään toimintaan kuuluva henkilöstö siirtyy.

Rahoitusomaisuutta voidaan siirtää kohtuullista käyttöpääomaa vastaava määrä, jolla yhtiö tulee itsenäisesti toimeen. Tässä tapauksessa vastaanottaville yhtiöille on tarkoitus siirtää rahoitusomaisuutta noin kuukauden käyttöpääoman verran eli kohtuullista käyttöpääomaa vastaava määrä.

Siirtyvään toimintaan kohdistuvat lyhyt- ja pitkäaikaiset velat tulee siirtää. Keskusverolautakunnan ratkaisujen KVL 39/1996 ja KVL 110/1996 mukaan myös siirtyvään toimintaan kohdistuva osuus yleistä rahoitusta varten otetuista pitkäaikaisista veloista tulee siirtää. Tapauksissa siirtävän ja vastaanottavan yhtiön välille muodostettiin keskinäinen laina, joka ehdoiltaan vastasi keskimääräin siirtävällä yhtiöllä siirtohetkellä olevien kyseisten lainojen ehtoja.

Tässä tapauksessa siirtyvään toimintaan kohdistuva osuus Helsingin kaupungin ulkoisista veloista siirretään siten, että siitä muodostetaan Helsingin kaupungin ja vastaanottavan yhtiön Kaupunkiraideliikenne Oy:n välinen keskinäinen laina, joka ehdoiltaan vastaa Helsingin kaupungilla olevien lainasopimusten keskimääräisiä ehtoja. Kaupunkiraideliikenne Oy:n liiketoimintasiirroissa velka siirtyy edelleen vastaanottavalle yhtiölle MidCo Oy:lle. Helsingin kaupungin ja Kaupunkiraideliikenne Oy:n välinen velkakirja laaditaan siirtokelpoisena ja jälkimmäisessä liiketoimintasiirroissa lainasta tulee Helsingin kaupungin ja MidCo Oy:n välinen laina alkuperäisin ehdoin. EVL 52 d §:n 1 momentin edellytys ulkoisten velkojen siirtymisestä täyttyy kummassakin liiketoimintasiirroissa.

Liiketoimintasiirroissa näin ollen siirtyvät kaikki liiketoimintakokonaisuuksiin kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat sekä siirtyvään toimintaan kuuluvat sopimukset ja henkilöstö.

Liiketoimintasiirtosäännöksen soveltaminen yhtenä edellytyksenä on, että vastaanottava yhtiö jatkaa siirtyvää toimintaa. Lisäksi edellytetään, että siirtävälle yhtiölle annetaan vastikkeena ainoastaan vastaanottavan yhtiön osakkeita.



Päätöksen KHO 2001:3 mukaan siirtyvien varojen verotuksessa vähentämättä oleva määrä on oltava vähintään siirtyvien velkojen ja varausten suuruinen.

Tässä tapauksessa ensimmäisessä liiketoimintasiirrossa vastaanottava yhtiö Kaupunkiraideliikenne Oy jatkaa siirtyvää toimintaa. Jälkimmäisessä liiketoimintasiirrossa siirtyvää toimintaa jatketaan järjestelyissä muodostuvassa kaupunkiraideliikenne-konsernissa. Toiminnan jatkamisedellytyksen on katsottava täyttyvän myös jälkimmäisessä siirrossa. Kummassakin siirrossa siirtävä yhteisö saa vastikkeena ainoastaan vastaanottavan yhtiön osakkeita. Liiketoimintasiirrot toteutetaan kirjanpitoarvoista ja siirtyvien varojen määrä tulee ylittämään siirtyvien velkojen määrän. Näin ollen säännöksen soveltamisedellytykset täyttyvät näiltäkin osin.

Koska liiketoimintasiirroissa siirretään kaikki liiketoimintakokonaisuuksiin kohdistuvat varat ja siirtyviin varoihin kohdistuvat velat toimintaa jatkaville yhtiöille ja siirtävät yhteisöt saavat vastikkeena vastaanottavien yhtiöiden osakkeita, järjestelyitä on pidettävä EVL 52 d §:n 1 momentissa tarkoitettuina liiketoimintasiirtoina.

Liiketoimintasiirtoihin voidaan EVL 52 h §:n nojalla olla soveltamatta EVL 52 d §:n säännöksiä, jos on ilmeistä, että järjestelyjen yksinomaisena tai yhtenä pääasiallisista tarkoituksista on veron kiertäminen tai veron välttäminen. Veron kiertämistä koskeva EVL 52 h §:n säännös voi tulla sovellettavaksi vain, jos järjestelyissä syntyy konkreettisia ja järjestelmälle vieraita veroetuja. Hakemuksessa esitetyn perusteella järjestelyissä ei ole katsottava syntyvän konkreettisia ja järjestelmälle vieraita veroetuja, joten EVL 52 h §:n säännös ei tule asiassa sovellettavaksi.

Siten hakemuksessa kuvattuihin liiketoimintasiirtoihin sovelletaan EVL 52 d §:n liiketoimintasiirtoa koskevia säännöksiä.

#### **Ennakkoratkaisun sitovuus**

Verohallinto noudattaa lainvoiman saanutta ennakkoratkaisua, jos hakija sitä vaatii. Ennakkoratkaisu on lainvoimainen, kun 30 päivän valitusaika on päättynyt.

Tämä ennakkoratkaisu on voimassa verovuosien 2021 ja 2022 tuloverotuksessa.

#### **Muutoksenhaku**

Tähän päätökseen saa hakea muutosta. Valitusosoitus on liitteenä.

#### **Maksu**

Ennakkoratkaisu 1 260,00 euroa (lasku lähetetään erikseen)

Tässä päätöksessä annetaan kaksi tuloverotuksen ennakkoratkaisua. Nämä ja erillisellä päätösasiakirjalla päätösnumero P0139401493 annettavat kaksi tuloverotuksen ennakkoratkaisua sekä päätösasiakirjalla päätösnumero P0139505730 annettava yksi tuloverotuksen ennakkoratkaisu liittyvät samaan asiakokonaisuuteen. Kustakin ennakkoratkaisusta peritään puolet maksutaulukon mukaisesta päätösmaksusta, kuitenkin niin, että maksu on yhteensä enintään erityisen laajaa selvitystyötä vaativan maksun suuruinen. Tästä päätöksestä peritään päätösmaksua 2 x 630 euroa = 1 260 euroa. (Valtiovarainministeriön asetus Verohallinnon suoritteiden maksullisuudesta 2 §)

Jos mielestänne tämän päätöksen maksu on virheellinen, voitte vaatia Verohallinnolta oikaisua maksuun. Oikaisua on vaadittava kuuden kuukauden



kuluessa maksun määräämisestä.  
(Laki eräiden ennakkoratkaisujen maksuperusteista 8 §)

Mikko Laatikainen  
veroasiantuntija  
puh. 029 513 6883 (puhelun hinta pvm./mpm.)

**Sovelletut oikeusohjeet**

Tuloverolaki 3 §  
Laki elinkeinotulon verottamisesta 1, 52 ja 52 d §  
Laki verotusmenettelystä 85 §

Liitteet Muutoksenhakuohje (valitusosoitus)

Tiedoksi Veronsaajien oikeudenvilvontayksikkö





## Valitusosoitus

Voitte hakea muutosta tähän päätökseen hallinto-oikeudelta (Helsingin hallinto-oikeus).

Muutosta saavat hakea asianosainen ja Veronsaajien oikeudenvilvontayksikkö.

### Milloin muutoksenhakuaja päättyy

Valituksen on oltava perillä viimeistään 23.06.2021. Veronsaajien oikeudenvilvontayksikön tekemän valituksen on oltava perillä 21.06.2021.

Lisätietoja muutoksenhaun määräajoista on tämän ohjeen kohdassa "Miten valituksen määräaika lasketaan".

### Mitä asioita valituksessa on oltava

Tehkää valitus kirjallisesti ja ilmoittakaa siinä seuraavat asiat:

- Mihin päätökseen haette muutosta?
- Mitä päätöksen kohtia valitus koskee ja mitä muutoksia vaaditte?
- Millä perusteilla vaaditte muutoksia?
- Yrityksen tiedot (nimi, Y-tunnus, osoite ja puhelinnumero). Jos olette valtuuttaneet asiamiehen tekemään valituksen puolestanne, ilmoittakaa myös hänen tietonsa.

Valitus on aina allekirjoitettava.

### Mitä liitteitä valitukseen tarvitaan

Liittäkää valitukseen:

- Päätös, johon haette muutosta (tai kopio päätöksestä).
- Asiakirjat, joihin valituksessa vetoatte. Asiakirjoja ei tarvitse liittää, jos ne on jo aiemmin toimitettu Verohallinnolle.
- Valtakirja, jos olette valtuuttaneet asiamiehen tekemään valituksen puolestanne.

### Mihin valitus on toimitettava

Toimittakaa valitus hallinto-oikeuteen (Helsingin hallinto-oikeus). Valituksen on oltava perillä muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen toimipisteen aukioloajan päättymistä.

Helsingin hallinto-oikeus  
Radanrakentajantie 5  
00520 Helsinki  
puh. 029 56 42000  
faksi 029 56 42079  
sähköposti helsinki.hao@oikeus.fi

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

### Miten valituksen määräaika lasketaan

Valituksen on oltava perillä viimeistään 30. päivänä siitä, kun olette saaneet päätöksen tiedoksi. Ajan laskeminen alkaa tiedoksisaantipäivää seuraavasta päivästä. Tiedoksisaantipäiväksi katsotaan 7. päivä päätöksen postituspäivän jälkeen. Postituspäivän näette päätöksestä. Jos olette antaneet suostumuksenne siihen, että tiedoksiannot lähetetään teille sähköisesti, tiedoksisaantipäiväksi



katsotaan kolmas lähetyspäivän jälkeinen päivä.

Jos olette eri mieltä tiedoksisaantipäivästä, liittäkää valitukseen todistus tai muu luotettava selvitys siitä, minä päivänä olette saaneet päätöksen.

Jos valituksen määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai lauantai, valituksen voi tehdä vielä seuraavana arkipäivänä.

Jos muutosta hakee Veronsaajien oikeudenvilvontayksikkö, määräaika alkaa päätöksen tekemisestä.

#### **Hallinto-oikeuden päätöksestä perittävä oikeudenkäyntimaksu**

Valituksesta hallinto-oikeuteen voi joutua maksamaan oikeudenkäyntimaksun. Verotusta koskevissa asioissa oikeudenkäyntimaksu on 260 euroa. Maksua ei peritä, jos hallinto-oikeus muuttaa muussa kuin ennakkoratkaisuasiassa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi.

